

Joskus jotain tulee mieleen sieltä nuoruuden laivoista

Kolmen merimiehen kokemukset ensimmäisestä merimatkastaan

Pauliina Paajanen

Pro gradu-tutkielma

Turun yliopisto

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelma

Kulttuuriperinnön tutkimus

5/2016

Turun yliopiston laatu järjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos/Humanistinen tiedekunta

PAAJANEN, PAULIINA: *Joskus jotain tulee mieleen sieltä nuoruuden laivoista -*
Kolmen merimiehen kokemukset ensimmäisestä merimatkastaan

Pro gradu-tutkielma, 97s., 4 liites.

Kulttuuriperinnön tutkimus

Toukokuu 2016

Tutkielmassa tarkastellaan kolmen merimiehen kokemuksia ensimmäisestä merimatkastaan muistitietotutkimuksen ja mikrohistorian avulla. Tutkielman tarkoituksena on tuoda esille se, miten merimiehet ovat kokeneet ja muistaneet ensimmäisen purjehduksensa sekä selvittää sitä, miten merenkulku on kehittynyt 1860-luvulta 1960-luvulle ja miten se on vaikuttanut merenkulkijan arkeen. Carl Julius Panelius (1854-1932) aloitti kajuutavahtina fregatti Osmolla vuonna 1869, ajankohtana, jolloin Suomi muuttui vähitellen tervaprovinsista merenkulkumaaksi. Matti Lappalainen (1917-2010) pestautui prentti-siksi nelimastoparkki Moshuluun vuonna 1937 ja seilasi viimeisten joukossa Kap Hornin ympäri purjelaivalla. Juhani Heinonen (1948-) teki ensireissunsa M/S Kannaksella jungmannina vuonna 1965, merenkulun jo modernisoituessa.

Muistitietoa lähteenä käyttävän tutkimuksen päämääränä on tuoda esiin muistelijoiden omat näkemykset menneisyydestä. Mikrohistoriallinen tutkimustapa taas paneutuu tutkittavaan kohteeseen erityisen tarkasti, jolloin menneisyydestä on mahdollista löytää uusia piirteitä. Mikrohistoriallisen tutkimusotteen myötä muistitietoaineisto nähdään johtolankana menneisyydestä, jolloin tutkijan tulee esittää aineistolle oikeanlaisia kysymyksiä saadakseen menneisyyden jäljet puhumaan. Tutkielmassa on suullisen muistitiedon, haastattelujen, lisäksi käytetty myös kirjoitettuja lähteitä, muistelmia. Tarkoituksena on ollut nostaa merenkulkijan oma ääni esiin ja ymmärtää minkälaista merimiehen arki on laivassa ollut.

Tutkielmasta käy ilmi, että vaikka merenkulku on muuttunut tarkasteltavalla ajanjaksolla paljon, ovat merimiesten kokemukset merimiehenä olemisesta ja ensimmäisestä merimatkasta yllättävän samankaltaisia. Elämä merellä muodostui vahtivuorojen ympärille, johon satamakäynnit tarjosivat odotettua vaihtelua. Muistelijat kertovat hämmästyttävän vähän itse työstä laivalla. Merimiehille erityiset tapahtumat olivat merkityksellisiä, sillä ne poikkesivat laivan tavallisesta arjesta. Merimiesten muistelukerronnasta nousee esiin omakuva ja se millaisia merimiehiä he olivat tai halusivat olla. Yhteistä muistoille on ajatus siitä, että hyvä merimies oli reipas, ahkera eikä ikävöinyt kotiin. Hän teki raskasta työtä, mutta ei valittanut turhasta ja käyttäytyi satamissa sivistyneesti.

ASIASANAT: haastattelut, historia, kokemukset, kulttuuriperintö, merenkulku, merihistoria, merimiehet, muistelmat, muistitieto, muistot, purjelaivat, rahtilaivat

Sisällys

1. Johdanto.....	1
1.1. Tutkimuskysymykset ja tarkoitus.....	5
1.2. Muistitietotutkimus ja mikrohistoria	6
1.3. Tutkimusaineisto ja käsitteet	11
2. Muistoistaan kertovat merimiehet	17
2.1. Carl Julius Panelius	17
2.2. Matti Lappalainen.....	18
2.3. Juhani Heinonen	20
3. Työllistyminen sekä työ ja vapaa-aika aluksella	22
3.1. Pestin otto	22
3.2. Miehistö ja työ laivalla	36
3.3. Vapaa-aika laivalla	51
4. Miehistön satamakäynnit sekä ravitsemukselliset ja terveydelliset olosuhteet aluksella.....	57
4.1. Muonitus ja terveys	57
4.2. Satamakäynnit	67
4.3. Ulosmaksu ja urakehitys.....	78
5. Lopputarkastelu	83
5.1. Tutkimustulokset	83
5.2. Tutkimusprosessin kriittinen arviointi.....	89
Lähteet	92
Liitteet.....	98

1. Johdanto

Olen kotoisin pienestä länsisuomalaisesta rannikkokunnasta ja suvussani on aina ollut henkilöitä, jotka ovat saaneet elantonsa merestä ja merenkulusta. Isoisäni oli kalastaja ja äitini kolme veljeä ovat merimiehiä. Lapsena rakastin kuunnella mereen liittyviä tarinoita aina rääkikalastuksesta ja pirtutrokareista voilastin purkamiseen Egyptissä. Kiinnostustani lisäsivät enojeni maailmalta tuomat eksoottiset matkamuistot: aamutossut Grönlannista, sombrero Meksikosta ja mummulan seinällä paraatipaikalla roikkuva leopardintalja. Rakkain aarteeni lapsena oli kummisetäni Englannista lähettämä syntymäpäiväkortti, johon oli onnittelunsa kirjoittanut koko laivan miehistö.

Aloittaessani kandiseminaarin vuonna 2012 halusin tehdä tutkielman, joka kiinnostaisi vielä lukuvuoden lopullakin ja päädyin kirjoittamaan purjelaivassa uransa aloittaneen Matti Lappalaisen kokemuksista. Kiinnostus merimiesten kokemuksia kohtaan ei kuitenkaan laantunut, vaikka kandidaatin tutkielma valmistui. Pääsin työharjoitteluun ja sen jälkeen töihin Rauman merimuseoon, jossa olen pitänyt muun muassa opastuksia lapsille ja aikuisille sekä litteroinut äänitteille tallennettuja merimiesten haastatteluja. Opastuksilla olen kertonut nuoren Carl Julius Paneliuksen ensimmäisestä merimatkasta kajuuttavahtina fregatti Osmolla ja pohtinut opastettavien kanssa kuinka paljon merenkulun kehitys on muuttanut merimiesten arkea laivoilla.

Pro gradu-tutkielman tullessa ajankohtaiseksi tiesin heti, että haluan jatkaa merimiesten kokemusten parissa. Merimiehen elämää ja työtä on vaikea ymmärtää ilman omaa merenkulkukokemusta, sillä ”maakravulle” laivat yksinkertaisuudessaan kuljettavat sata-masta toiseen rahtia tai ihmisiä. Jotta lastin ja henkilöiden mobilisointi meriteitse on mahdollista, tarvitaan ammattitaitoista henkilökuntaa, joka tietää mitä tekee, sillä avomerellä ei ole varaa virheisiin. Olen kiinnostunut siitä minkälaista merimiehen elämä laivassa on ja miten merimiehet ovat kokeneet oman uransa. Tutkielmassa tarkastelen kolmen eri aikoina merille lähteneen merimiehen ensimmäisen merimatkan kokemuksia muistitietotutkimuksen ja mikrohistorian avulla.

Aluksi suunnitelmissani oli muistojen kautta vertailla merimiesten työuria, mutta tulin nopeasti siihen tulokseen, että kyseinen aihe olisi aivan liian laaja. Kandidatututkielmassa olin jo tutustunut ensireissun kokemuksiin ja päätin laajentaa aihetta koskemaan useampaa kuin yhtä merimiestä. Kiinnostuin merimiehen ensimmäisen merimatkan tutkimisesta siitä syystä, että tutkimallani ajanjaksolla merimiesura aloitettiin laivahierarkian alimmalta tasolta ja on mielenkiintoista selvittää, miten ensimmäinen merimatka muok-

kasi merimiehen identiteettiä. Merimatkat olivat lisäksi ajallisesti pitkiä ja formatiivisia, minkä vuoksi on mielekästä tutkia ensimmäisen reissun arkea.

Carl Julius Panelius aloitti kajuuttavahtina fregatti Osmolla vuonna 1869, ajankohtana, jolloin Suomi muuttui vähitellen tervaprovinsista merenkulkumaaksi ¹. Matti Lappalainen pestautui prenttiisiksi nelimastoparkki Moshuluun vuonna 1937 ja seilasi viimeisten joukossa Kap Hornin ympäri purjelaivalla. Juhani Heinonen teki ensireissunsa jungmannina vuonna 1965, merenkulun jo modernisoituessa. Kirjoitin Matti Lappalaisen ensimmäisen merimatkan kokemuksista kandidaatintutkielmani, mutta sain myös lisää haastattelumateriaalia Lappalaisesta, joten pystyin täydentämään hänen ensimmäisen merimatkan kokemuksiaan tässä tutkielmassa. Kaksi muuta merimiestä valikoitui mukaan saatavissa olevan materiaalin sekä heidän ensireissunsa ajankohdan vuoksi. Valitsin tutkielmaan tarkoituksella sellaiset merimiehet, joiden ensimmäiset merimatkat ajoittuvat eri aikakausille, mutta kuitenkin niin lähelle toisiaan, että merenkulussa tapahtunut muutos ja merimiehen työn kehittyminen ovat mielekkäästi vertailtavissa.

Suomessa varsinainen syvänmeren-purjehdus alkoi pääasiassa vasta 1700-luvulla, mutta merimiehistä muodostui kuitenkin ensimmäinen tärkeä palkkatyöväestön ryhmä ennen teollistumista ². Napoleonin sotia seuranneet kuusi vuosikymmentä olivat suomalaisen merenkulun kasvun aikaa. Tähän taloudelliseen nousuun vaikutti yleisesti se, että sotaisan ajanjakson jälkeen läntisessä maailmassa elettiin entistä rauhallisempia aikoja ja konfliktit, kuten Krimin sota, olivat paikallisia. Lisäksi merirosvous kävi muualla kuin Kaukoidässä melko harvinaiseksi, minkä vuoksi laivoja ei tarvinnut enää varustaa järein asein, joten ne pärjäsivät myös aikaisempaa pienemmällä miehistöllä. Alustyyppien kehittyminen helppohoitoisemmiksi, kuten fregatista parkkitakilaan siirtyminen, ja erilaisten vinssien sekä ankkuripelien käyttöönotto laivalla vähensi omalta osaltaan miehistön määrää 1800-luvun aikana. ³ Suomalaisten merimiesten palkat olivat Eurooppaan ja Pohjois-Amerikkaan verrattuna pohjalukemissa. Brittiläinen merimies tienasi 1870-luvulla kaksi kertaa enemmän kuin suomalainen kollegansa ja Kanadassa merimiesten palkat olivat noin 100 - 150 prosenttia suurempia kuin Suomessa. Palkkaeroista johtuen suomalainen rahtialus tuotti niihin sijoitetulle pääomalle jopa kolme tai neljä kertaa korkeamman tuoton kuin esimerkiksi englantilaislaivat. Suomalainen merenkulku ei kuitenkaan ollut vain halvan työvoiman tarjoamista suurille teollisuusmaille, vaan koti-

¹ Ks. Kaukiainen 2008b, 186-273.

² Kaukiainen 2008a, 9.

³ Kaukiainen 2008b, 260.

maassa rakennetut alukset purjehtivat oman lipun alla ja kotimaisten varustamojen hallitsemana.⁴

1800-luvun lopulla Suomessa alkoi huomattava taloudellinen nousukausi, jolloin teollinen tuotanto kasvoi ja maatalous uudenaikaistui. Taloudellisen kasvun myötä myös merikuljetusten määrä ulkomaille lisääntyi, vaikka kehitys ei koko ajan ollutkaan tasaisista. Kansainvälisillä rahtimarkkinoilla 1800-luvun viimeiset vuosikymmenet olivat kuitenkin laivanvarustajan kannalta huonompaa aikaa, sillä yleinen rahtitaso laski 1870-luvun puolivälistä pienin keskeytyksin 1910-luvulle saakka. Laskukauteen vaikuttivat kansainvälinen lama-aika, jolloin kaupan kasvu hidastui ja hinnat sekä rahdit laskivat valtaosassa Eurooppaa ja Pohjois-Amerikkaa. Rahtien laskuun vaikutti kasvanut höyryvoiman käyttö, joka syrjäytti purjelaivoja rahtialuksina sekä kysynnän ja tarjonnan välille syntynyt epäsuhde: rahtitonnistoa oli 1880-luvulta alkaen enemmän kuin merikuljetusten tehokas käyttö olisi vaatinut. Taloudellisesti kiristynyt tilanne vaikutti erityisesti purjelaivamerenkulkuun, sillä tehokkaat höyryalukset sysäsivät purjetonniston ulos parhailta rahtimarkkinoilta. Purjelaivat siirtyivät vähitellen kuljettamaan halpoja massavaraita alkeellisiin satamiin pitkillä valtamerireiteillä. Suomen kauppalaivastolle kansainvälinen kehitys oli tragedia, sillä valtaosa aluksista oli ulkomaisista rahdeista riippuvaisia purjelaivoja.⁵

Ensimmäisen maailmansodan sytyttyä katkesivat Suomen normaalit meritiet länteen. Vaikka varsinaiset sotatoimet eivät ylettyneet Suomen rannikolle, oli Suomi Venäjään kuuluvana alueena virallisesti sodassa Saksaa vastaan ja Saksa hallitsi Itämeren ja Tanskan salmia. Tämän seurauksena Suomen kauppayhteydet rajoituivat vain Venäjän ja Ruotsin satamiin. Sodan syttyessä lähes kaikki suomalaiset purjelaivat olivat Itämeren ulkopuolella, ja pystyivät jatkamaan purjehdusta valtamerireiteillä sekä hyötymään sodan takia huomattavasti nousseista rahdeista. Purjelaivat pystyivät vaikeina aikoina tuottamaan omistajalleen huomattavia voittoja, mikä sai monet varustajat panostamaan purjelaivamerenkulkuun. Vuosina 1918–1922 Suomen kauppalaivastoon liitettiin yli 300 purjealusta, mutta sen jälkeen purjelaivasto kutistui vähitellen höyryalusten vallatessa alaa.⁶

⁴ Kaukiainen 2008b, 268.

⁵ Kaukiainen 2008b, 274–276.

⁶ Kaukiainen 2008b, 354–355, 368, 391.

Toisen maailmansodan jälkeen suomalainen kauppalaivasto siirtyi joutuisasti kehitysmaatasolta hyvälle eurooppalaiselle tasolle ⁷. Suomen tilanne myötäili yleistä eurooppalaista kehitystä, sillä sotaa seuranneet kolme vuosikymmentä olivat ennennäkemättömän taloudellisen kasvun aikaa. Kyseisenä ajanjaksona tekninen kehitys oli nopeaa ja maailman kaikkien kauppalaivastojen bruttotonnimäärä viisinkertaistui. Kauppalaivojen keskikoko oli vielä 1940-luvulla noin 3000 bruttotonnia, mutta 1980-luvulle tultaessa vastaava keskiarvo oli jo 9800 bruttotonnia. Merimiesten työoloihin alettiin kiinnittää enemmän huomiota, jolloin muun muassa laivojen majoitustasoa ja työturvallisuutta koskevat vaatimukset kiristyivät, ja laivaväen palkat nousivat samalla, kun tehokas työaika lyheni. Sen seurauksena erot halpa- ja korkeakustannusmaiden välillä pienenivät oleellisesti, ja myös Suomi siirtyi vähitellen korkeakustannusmaiden joukkoon. ⁸

Tutkielmassani pyrin kertomaan merimiesten kokemuksista ensimmäisellä merimatalla sekä selvittämään sitä, miten merenkulku on kehittynyt 1860-luvulta 1960-luvulle ja miten se on vaikuttanut merenkulkijan arkeen. Käytän paljon sitaatteja, sillä haluan, että tässä työssä merimies muistoiheen on pääosassa mahdollisimman autenttisesti.

Käyttämästäni tutkimuskirjallisuudesta tärkeimmiksi teoksiksi tutkielmani kannalta nousivat Yrjö Kaukiaisen *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia* sekä Knut Weibustin tutkimus *Deep Sea Sailors*. Merimiehille tyypillinen merimiesslangin käyttö tulee esiin merimiesten kertoessa muistoistaan. Olen käyttänyt slangisanojen selventämiseksi pääasiassa Päivi Söderholmin ja Ilse Vähäkyrön kirjoittamaa *Nykymerenkulun sanakirjaa*. Jos käytössäni on ollut muu kuin Söderholmin ja Vähäkyrön teos, olen merkinnyt lähteen sekä alaviitteeseen että lähdeluetteloon.

Tutkielma etenee siten, että luvussa *1.1. Tutkimuskysymykset ja tarkoitus*, tuon esiin käyttämäni tutkimuskysymykset sekä perustelen miksi tämä tutkielma on tieteellisesti kiinnostava. Luvussa *1.2. Mikrohistoriallinen näkökulma ja muistitietotutkimus*, selvitän lukijalle tutkielman teoreettiset lähtökohdat ja sitä seuraavassa luvussa *1.3. Tutkimusaineisto ja käsitteet*, kerron tarkemmin käyttämästäni lähdeaineistosta ja sen rajauksesta. Luvun *2. Muistoistaan kertovat merimiehet*, olen jakanut kolmeen alalukuun, jotka on nimetty ensireissuaan muistelevien merimiesten mukaan. Jokainen alaluku sisältää kyseisen merimiehen minibiografian, jotta lukijan on helpompi ymmärtää muistelijan konteksti. Varsinainen tutkimusaineiston analyysi tulee esiin luvuissa *3. Työllistyminen*

⁷ Kaukiainen 2008b, 439.

⁸ Kaukiainen 2008b, 412-418.

sekä työ ja vapaa-aika aluksella ja 4. Miehistön satamakäynnit sekä ravitsemukselliset ja terveydelliset olosuhteet aluksella. Olen pyrkinyt etenemään tutkimusanalyysissä mahdollisimman kronologisesti ja selkeästi siten, että käsittelen luvuittain tiettyä muisteltua kokonaisuutta, aloittaen pestin ottamisesta ja päättäen ulosmaksuun. Luvussa 5. *Lopputarkastelu*, tuon esiin tutkimustulokset muistitiedon ja mikrohistoria näkökulmasta sekä arvioin kriittisesti tutkimusprosessin kulkua.

1.1. Tutkimuskysymykset ja tarkoitus

Merimiehiin liitetään usein populaarikulttuurista ja merimiestarinoina tuttu stereotyyppinen mielikuva. Tämä mielikuva pitää sisällään romanttisen tulkinnan villistä ja vapaasta merenkulkijasta, jonka elämään kuuluvat vaihtuvat satamat neitokaisineen sekä kiihkeä vapauden- ja seikkailunhalu. Etnografinen merimieskirjallisuus ja -tutkimus ovat omalta osaltaan lujittaneet romanttista käsitystä merimiehen elämästä, sillä Mira Karjalaisen mukaan kyseinen kirjallisuuden ja tutkimuksen ala on historiallisesti jaettavissa vaiheisiin sen suhteen, miten merenkulkijoihin ja heidän työhönsä on suhtauduttu. Ensimmäinen vaihe on kuvannut merimiehen romanttiseksi sankariksi, joka vaaroja uhmaten kiipeää mastoon sekä kokee riipaisevia vapauden ja onnen tunteita seilattaessaan maailman merillä. Tähän aaltoon Karjalainen liittää 1800-luvun merikirjallisuuden, joka lukeutuu matkakirjallisuuden ja seikkailuromantiikan lajityyppeihin. Toinen vaihe merikirjallisuudessa ja -tutkimuksessa on keskittynyt kiistämään merielämän romantisoimisen, sillä siinä näkyvät kirjoittajan ulkoapäin merielämään liittämät odotukset, joilla ei ole vastinetta todellisuudessa. Tämän aallon mukaan merimiehen elämä on tylsää ja hankalaa, ilman ylevää sankarillisuutta. Kyseiseen tutkimustraditioon Karjalainen laskee kuuluvaksi suurimman osan viime vuosikymmeninä julkaistusta tutkimuksesta.⁹

Yksi syy, miksi kiinnostuin merimiesten muistoista ja vertailevasta merimiestutkimuksesta liittyy siihen, että halusin saada selville, miten merimiehet kokivat uransa ja elämänsä merellä. Olin kuullut lapsesta saakka enojeni muistelmia merimatkoistaan, mutta niistä välittynyt kuva ei vastannut sitä romanttista käsitystä, mikä minulla merimiehen ammatista oli. Muistellessaan uraansa, enoni vertasivat tapahtumia jatkuvasti merenkulun kehitykseen ja merimiehen ammatissa tapahtuneisiin muutoksiin. Toisen maailmansodan jälkeen suomalainen merenkulku kehittyi kolmessa vuosikymmenessä enemmän kuin aikaisemmin sadassa vuodessa ja vuonna 1979 alkanut merenkulunkriisi vaikutti

⁹ Karjalainen 2008, 68.

merkittävästi kaikkien korkeakustannusmaiden merenkulkuun¹⁰. Pohdin sitä, että minkälainen merimiehen ammatti oli ennen merenkulun voimakasta modernisaatiota, ja mitä yhtäläisyyksiä sekä eroavaisuuksia eri aikakausina uransa aloittaneiden merimiesten laiva-arjessa oli. Pidän tärkeänä sitä, että merimiesten kokemusten tutkiminen tuo tarkempaa tietoa merenkulun kehityksen vaikutuksista yksilön työkuvaan.

Tässä tutkielmassa tarkastelen merimiesten kokemuksia muistitietotutkimuksen ja mikrohistorian avulla. Muistitietoa lähteenä käyttävän tutkimuksen päämääränä on tuoda esiin muistelijoiden omat näkemykset menneisyydestä. Mikrohistoriallisen tutkimusotteen myötä muistitietoaineisto nähdään johtolankana menneisyydestä, jolloin tutkijan tulee esittää aineistolle oikeanlaisia kysymyksiä saadakseen menneisyyden jäljet puhumaan¹¹. Antero Heikkinen kiteyttää hyvin mikrohistorian tehtävän elämäkokonaisuuden valottamisena toteamalla, että elämä on kokonaisvaltaista, tutkimisen ollessa analyttistä. Tutkimus siis saa kiinni elämästä vain joitakin piirteitä, ääriviivoja ja rakenteita. Lisäämällä samassa yhteisössä piirteiden lukua ja osoittamalla niiden välisiä yhteyksiä, voidaan luoda entistä monipuolisempi kuva elämäkokonaisuudesta.¹² Tässä tutkielmassa haluan selvittää, *minkälainen oli merimiehen ensimmäinen purjehdus, miten he kokivat sen ja miten he sen muistavat*. Aineistoa analysoidessa tarkoitukseni on ollut tuoda merimiesten omat kokemukset esiin ja ymmärtää minkälaista merimiehen arki aluksessa on ollut. Olen kiinnostunut merimiesten kokemasta todellisuudesta ja heidän suhteestaan siihen sekä siitä miten ja miksi muistot mahdollisesti poikkeavat toisistaan. On kuitenkin tärkeää tiedostaa se seikka, että myös minä tutkielman kirjoittajana, olen oman historiani ja koulutukseni ehdollistama, jonka vuoksi käyttämästäni aineistosta muodostamani tulkinta rakentuu tiettyjen ennakkokäsitysten ja tietoteoreettisten oletusten puitteissa¹³.

1.2. Muistitietotutkimus ja mikrohistoria

Tutkimusstrategiani on kvalitatiivinen ja käytän metodinani muistitietotutkimusta. Ulla-Maija Peltonen on määritellyt Helsingin yliopiston kulttuurin tutkimuksen laitoksen *Perinteentutkimuksen terminologiassa* muistitiedon tiedoksi, joka ei pohjaudu kirjallisiin lähteisiin vaan tiedonantajan muistiin. Se on luotettavaa silloin, kun tiedonantaja kertoo omakohtaisesti kokemastaan ja tutkittavasta kysymyksestä on saatavissa useita

¹⁰ Kaukiainen 2008a, 11.

¹¹ Fingerroos & Haanpää 2006, 28, 32.

¹² Heikkinen 1993, 41.

¹³ Ollila 2010, 24.

yhtäpitäviä muistitietoja.¹⁴ Termi muistitietotutkimus tai muistitietohistoria on suomen­n­ettu englannin kielen käsitteestä *oral history*, joka kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa kattaa erilaisia haastattelumenetelmin tuotettuja, menneisyyttä koskevia aineistoja. Alkuperäisestä termistä poiketen suomalaisessa muistitietotutkimuksessa korostetaan suullisen historian lisäksi myös kirjoitettujen muistitietoaineistojen käyttöä.¹⁵ Muistitiedon monipuolisuus menneisyyttä tutkittaessa ilmenee siinä, että se voi olla tutkimuksessa sekä lähde että kohde, tutkimusaineiston muodostamisen apuväline tai vain yksi tutkimuksen sivujuonne¹⁶.

Muistitietotutkimus voidaan määritellä metodiksi silloin, kun haastattelujen avulla kerätään lähdeaineisto, josta tehdään johtopäätöksiä¹⁷. Tutkielmassa olen suullisen muistitiedon lisäksi käyttänyt myös kirjoitettuja lähteitä. Kun muistitietoa käytetään tutkimuksessa lähteenä, nousee päätelmien perusteeksi kertojan tapa muistaa ja muistella. On mielenkiintoista selvittää, miksi kertoja muistaa juuri siten kuin muistaa tai miksi hän kertoo muistelemastaan asiasta juuri siten kuin kertoo.¹⁸ Kun selvitetään sitä, miksi ihminen muistaa ja kertoo siten kuin hän muistaa ja kertoo, on Jorma Kalelan mukaan kyse tärkeysjärjestyksen valinnasta. Valitseeko tutkija totuuden vai ymmärryksen? Asetaanko etusijalle sen selvittäminen miten asiat oikeasti olivat vai tavoitellaanko sen käsittämistä, miksi ihmiset toimivat ja tekivät kuten muistelevat?¹⁹ Onko muisteltu asia automaattisesti epätosi, jos se poikkeaa menneisyyden tapahtumasta? Mielestäni ei, sillä on hedelmällistä saada selville miksi ihminen muistaa poikkeavasti. Kalela esittääkin, että tutkijan on päästävä muistelijan itseymmärryksen taakse, selvitettävä sen ja siihen perustuneen toiminnan tuottaneet yhteiskunnalliset ja kulttuuriset olosuhteet, mutta tutkija ei voi rakentaa tulkintaansa ohittamalla toimijoiden itseymmärrystä²⁰. Tutkielmassa en etsi yhtä ainoaa totuutta merimiehen elämästä vaan koen, että kaikki mitä merimiehet muistelevat on totta heille ja sen vuoksi pääasiallinen tarkoitukseni ymmärtää merenkulkijan ensimmäisestä merimatkastaan tuottamia muistoja.

Muistitietoa lähteenä käytettäessä tutkijan tulee tiedostaa se, että muistelijan elämänkokemuksistaan tuottamiin kertomuksiin ja niiden merkityksiin vaikuttavat kertojan arvot

¹⁴ *Perinteentutkimuksen terminologia*, 2003–2004.

¹⁵ Fingerroos & Haanpää 2006, 27.

¹⁶ Fingerroos & Peltonen 2006, 9–10.

¹⁷ U. Peltonen 1996, 33.

¹⁸ Kalela 2006, 75.

¹⁹ Kalela 2006, 83.

²⁰ Kalela 2006, 84.

ja pyrkimykset sekä se yhteiskunnallinen ja kulttuurinen konteksti, jossa hän elää ²¹. Tutkijan kannalta tärkeää on havaita kenen merkityksistä muistitiedossa on kyse; kertojan/kirjoittajan merkityksistä vai kuulijan/lukijan merkityksistä ²². Muistamiseen liittyy myös se, että muistelijalla on kyky unohtaa, valita ja hylätä elämäkokemuksistaan muistettava ja kerrottava ²³. Alessandro Portelli onkin tuonut esiin ajatuksen siitä, että muistitietotutkimuksesta erityisen tekee se, että muistitieto kertoo enemmän tapahtumien merkityksestä kuin itse tapahtumista. Muistitiedon avulla on paljastettavissa tuntemattomia tapahtumia sekä uusia piirteitä jo tunnetuista tapahtumista. ²⁴ Muistitietotutkimuksen merkittävä piirre onkin juuri kertojan subjektiivisuus. Omakohtaisten kokemusten joukosta on näet mahdollista löytää esimerkiksi jonkin tietyn sosiaalisen ryhmän tai ikäluokan yhteinen kokemus. ²⁵ Portellin mukaan muistitietolähteet eivät kerro meille vain, mitä ihmiset tekivät, vaan myös sen, mitä he halusivat tehdä, mitä he uskoivat tekevänsä ja mitä he jälkikäteen katsovat tehneensä ²⁶.

Muistitietotutkimusta on kritisoitu siitä, muistinvarainen tieto on epäluotettavaa ²⁷. Muistelijat voivat muistaa väärin, kaunistella kertomaansa tai suoranaisesti valehdella. He voivat myös kertoa omina kokemuksinaan kuulemaansa tai lukemaansa. Muistitieto kerätään lisäksi usein vuosia tai vuosikymmeniä tapahtuneen jälkeen, joten se sisältää myöhempiä käsityksiä ja tulkintoja autenttisen tilanteessa kokemisen sijaan. Haastattelutilanne ja muistelijan sekä tutkijan ennakko-odotukset saattavat myös vaikuttaa muistitietoon sen käyttöarvoa heikentävästi. ²⁸ Marko Tikan mukaan myöhemmin syntyneet käsitykset, tulkinnat ja sanat ovat usein kuorittavissa muistitiedosta pois. Menneisyyden tapahtumaan liittymättömät piirteet näkyvät sanavalinnoissa, menneen tulkinnoissa sekä tapahtuman yleisten linjojen määrittelystä. ²⁹ Tutkijan on yritettävä löytää muistitiedosta tällaiset piirteet ja tuoda ne esiin. Tikka vastaa myös väitteeseen siitä, että muistitiedossa herkästi valehdeltaisiin. Hänen mukaansa ihmiset eivät useinkaan tarkoituksellisesti valehtelee, sillä tutkijan on mahdollista tarkastaa tapahtuman todenperäisyys arkis-

²¹ U. Peltonen 1996, 31.

²² U. Peltonen 1996, 37.

²³ U. Peltonen 1996, 24.

²⁴ Portelli 2006, 55.

²⁵ U. Peltonen 1996, 33 & Portelli 2006, 55.

²⁶ Portelli 2006, 55.

²⁷ Kalela 2006, 75.

²⁸ Tikka 2002, (ei sivunumeroa).

²⁹ Tikka 2002. Ks. myös U. Peltonen 1996, 198-202.

tolähteistä. Tikka kuitenkin muistuttaa siitä, että edes arkistolähteisiin ei saa luottaa sokeasti, sillä myös viralliset asiakirjat ovat subjektiivinen tuote.³⁰

Luotettavan tutkimustuloksen saamiseksi tutkijan tehtävä on ymmärtää kertojan suhde kertomaansa sekä oma suhteensa kyseiseen kertomukseen. Tutkijan tulee tiedostaa myös se, että muistelijä kertoo menneistä tapahtumista oman käsityksensä mukaisesti.³¹ Tulkinnan onnistumisen ratkaisee se, kuinka lähdekriittisesti tutkija tutkimusaineistoon sa suhtautuu ja minkä painoarvon hän antaa eri lähteille³².

Tutkimusotteeni on mikrohistoriallinen. Mikrohistoriallinen tutkimustapa paneutuu tutkittavaan kohteeseen erityisen tarkasti, mikroskooppisella otteella, jolloin menneisyydestä on mahdollista löytää uusia piirteitä³³. Uudenlainen näkemys historian tutkimukseen nousi esiin jo Ranskan annalistisen historian kirjoituksen aikana, mutta varsinaisesti 1970-luvulla italialaisten tutkijoiden keskuudessa kiinnostuttiin laajojen kvalitaviivisten aineistojen sijasta rajatummista ja suppeammista tutkimuskohteista sekä niiden syvemmästä analysoinnista.³⁴

Mikrohistoriaa ei tule Matti Peltosen mukaan pitää tutkimusmetodinä, vaan kyseessä on sen sijaan näkökulma menneisyyteen. Mikrohistorian käyttö tutkimuksessa kytkeytyy tutkimuksen lähtökohtiin, sen strategiaan ratkaisuihin tutkimuksen alussa sekä koko työhön vaikuttaviin valintoihin. Muista ns. uusista historioista, kuten arkipäivän historia tai mentaliteettien historia, poiketen mikrohistoria on tutkimuksen yleistä strategiaa valaiseva termi sen sijaan, että se toisi esiin uuden tavan määritellä tutkimuskohde. Mikrohistorian keskeinen periaate onkin se, että mikroskooppisen tarkastelun uskotaan paljastavan ennen havaitsemattomia ilmiöitä tutkittavasta kohteesta.³⁵

Antero Heikkinen tiivistää mikrohistoriallisen näkökulman kohteeksi ihmisen pienyhteisössään. Pienyhteisön tarkasteleminen vaatii sitä, että pienyhteisöllä on kuitenkin ”omaa elämää”, joka ei ole redusoitavissa kauttaaltaan laajempaan kokonaisuuteen tullaakseen ymmärrettäväksi. Toisaalta Heikkinen korostaa sitä, että pienyhteisö ei ole vakio, vaan omalta osaltaan myös tutkimuskohde. Hän määrittelee pienyhteisön eri aikakausina erilaiseksi sosiaalisten suhteiden verkostoksi, jonka säikeet ja kokonaisuus on

³⁰ Tikka 2002, (ei sivunumeroa). Ks. myös Renvall 1965, 198.

³¹ Kalela 2006, 75.

³² Tikka 2002, (ei sivunumeroa).

³³ Fingerroos & Haanpää 2006, 30. Elomaa 2001, 61.

³⁴ Elomaa 2001, 59-60.

³⁵ M. Peltonen 1999, 13, 21, 52.

kaivettava tutkimuksen avulla esille.³⁶ Ihmistä pienyhteisössään tutkittaessa on mahdollista saada selville elämän monimuotoisuus ikään kuin ”tarjottimella” ja kehittää uudenlaisia lähestymistapoja. Mikrohistoriallisen näkökulman perimmäinen tavoite on Heikkisen mukaan ymmärtää ihmistä tämän omista lähtökohdista, elämänehdoista ja elämänkokonaisuudesta käsin. Mikrohistoriallinen tutkimus onkin nostanut esiin aiempaa selkeämmin henkilöt, joista ei laadita perinteistä elämäkertaa, sekä perheen ja sukupiirin muodostamat sosiaalisten suhteiden verkostot.³⁷

Mikrohistoriallinen tutkimus lähtee liikkeelle usein poikkeuksellisesta lähdeaineistosta³⁸. Carlo Ginzburg tuo artikkelissaan *Johtolankoja* esiin ajatuksen, että pienet merkityksellöimiltä tuntuvat yksityiskohdat saattavat tarjota historianutkijalle näkökulman, jonka pohjalta on mahdollista rakentaa tutkimushypoteesi³⁹. Lähdeaineiston ei siis tarvitse olla uutta, vaan riittää, että sitä on käytetty eri tavoin kuin aiemmassa tutkimuksessa⁴⁰. Matti Peltosen mukaan yksityiskohtiin pureutuvan mikrohistoriallisen tutkimusotteen etu ei ole mikrotasossa sinänsä, vaan mahdollisuus uusiin löytöihin ja oivalluksiin liitetty tarkastelun konkreettisuuteen. Konkreettisissa olosuhteissa tutkija voi löytää uusia asiayhteyksiä, joita mikään valmis teoria ei ole vielä tunnistanut. Peltosen mukaan mikrotarkastelun ei tarvitse päättyä kuitenkaan empirismiin, vaan se voi olla lupaus uusista suurempia kokonaisuuksia koskevista yleistyksistä.⁴¹ Mikrohistoriaa pidetään usein historian makrotason vastakohtana, mutta tiukka erottelu on turhaa, sillä mikrotaso ei ole makrotason vastakohta vaan ne ovat sisäkkäisiä ulottuvuuksia⁴².

Mikrohistoriaa on kritisoitu siitä, että tutkimusote korostaa poikkeavia henkilöitä, joita tutkimalla on mahdotonta saada kuvaa esimerkiksi yhteiskunnan tai sosiaaliluokan laajemmasta kokonaisuudesta. Kyseinen tutkimustapa johtaa kritikoiden mukaan väistämättä pirstoutuneeseen ja triviaaliin historiakäsitykseen. Huolta mikrohistorian vastustajissa on herättänyt myös se, että mikrohistoria tulee ratkomaan vain historianutkimuksen mikro-ongelmia, tehden historioitsijoista niin sanottuja minihistorioitsijoita.⁴³ Matti Peltosen mukaan mikrohistorian vastustajia leimaa yhteinen teema, elitismi, joka määrittää historianutkimukseen kuuluvaksi ainoastaan kulttuurin ja politiikan merkkihenki-

³⁶ Heikkinen 1993, 40-41.

³⁷ Heikkinen 1993, 23.

³⁸ M. Peltonen 1999, 63.

³⁹ Ginzburg 1996, 37-76 & M. Peltonen 1999, 63

⁴⁰ M. Peltonen 1999, 63.

⁴¹ M. Peltonen 1999, 38.

⁴² U. Peltonen 1996, 35.

⁴³ M. Peltonen 1999, 50.

löiden saavutukset. Kyseinen ajattelutapa sulkee ”varsinaisen” historian tutkimuksen ulkopuolelle suurempia väestöryhmiä edustavien yksilöiden kokemukset.⁴⁴

Muistitietotutkimuksen ja mikrohistorian suhde on läheinen. Mikrohistorialliselle näkökulmalle on tunnusomaista muistitiedon arvostaminen lähdeaineistona. Muistitieto on mahdollista nähdä johtolankana menneisyydestä, joten lähdeaineiston perusteellisen ja mikroskooppisen tarkan lähiluvun avulla tutkija voi saada menneisyyden jäljet puhumaan esittämällä aineistolle oikeita kysymyksiä.⁴⁵ Tässä tutkielmassa käsittelen ajallisesti varsin lyhyitä ajanjaksoja, pisimmillään yksi tutkimuksen puitteissa tarkasteltu merimatka kesti kolme vuotta. Olen kuitenkin pyrkinyt selvittämään varsin tarkasti merimiesten jokapäiväistä elämää laivalla ja satamissa, jotta voisin saada selville sen kuinka he ovat ensireissunsa kokeneet ja miten kokemukset eroavat toisistaan. Merimiesten kokemusten tutkiminen tuo tarkempaa tietoa merenkulun kehityksen vaikutuksista yksilön työnkuvaan.

1.3. Tutkimusaineisto ja käsitteet

Suomenkielessä merimies määritellään seuraavasti: *kauppa-aluksen miehistön tai päällystön jäsen, merenkulkija*⁴⁶. Olen rajannut tämän tutkielman koskemaan kolmen eri merimiehen ensimmäistä merimatkaa. Pyrkimyksenäni on ennen kaikkea ollut tutkimuskysymysten puitteissa ymmärtää merimiesten kokemuksia sekä nähdä se, miten merenkulussa tapahtunut kehitys on vaikuttanut merimiehen työhön. En kuitenkaan käsittele erityisen syvällisesti suomalaisen merenkulun historiaa, sillä se ei ole tämän tutkielman tarkoitus, vaan merenkulku on ikään kuin vaadittu viitekehys, jonka kautta pyrin tavoittamaan merimiehen arkea. Tarkoitukseni ei ole luoda kaiken kattavaa tulkintaa merimiesten elämästä merellä, vaan eri aikoina merille lähteneiden merimiesten kokemusten vertailun avulla ymmärryksen lisääminen.

Hermeneuttiselle, ymmärtävälle tutkimukselle tyypillistä on ollut korostaa praktista järkeä eli ilmiöiden moniselitteisyyden hyväksymistä ja tarkoituksellisuuden arvostamista sekä kiinnostumista ilmiöiden olemuksesta ja merkityksestä. Ei kuitenkaan ole olemassa mitään tiettyä ymmärtämisen metodologiaa, minkä avulla ymmärrys on mahdollista saavuttaa. Helena Ruotsala kuvailee, että ymmärtämisprosessiin kuuluu horisonttien fuusio ja esiymmärrys, jotka liittyvä toisiinsa. Tällä hän tarkoittaa sitä, että horisontti on

⁴⁴ M. Peltonen 1999, 51.

⁴⁵ Fingerroos & Haanpää 2006, 32.

⁴⁶ *SuomiSanakirja.fi* 2015.

se konteksti, jossa ymmärtäminen tapahtuu, eikä mikään ymmärrys ole koskaan kontekstittönnä, vaan tulkinnan tekee aina tietynlaisen taustan omaava henkilö tietyn tilanteessa. Tutkijan esiymmärrys ja ennakkokäsitykset kuitenkin rajoittavat aina näköpiirin horisonttia ja sen vuoksi vain ennakkoluulojen häivyttäminen muodostaa tulkinnalle mahdollisuuden.⁴⁷

Käyttämäni tutkimusaineisto koostuu suullisista ja kirjoitetuista lähteistä. Käytössäni ovat olleet Carl Julius Paneliuksen 1930-luvulla käsin kirjoittamat muistelmat, Rauman merimuseon johtajan Hannu Vartiaisen tekemä Matti Lappalaisen haastattelu vuodelta 2007 sekä syksyllä 2015 tekemäni Juhani Heinosen haastattelu. Tutkielmassa yhtenä haasteena olivat erilaiset lähteet. En ole voinut vaikuttaa Paneliuksen tai Lappalaisen tuottamaan aineistoon, olen vain voinut tulkita niitä saatavissa olevan tiedon varassa. Sen sijaan haastatellessani Juhani Heinosta voin pyytää esimerkiksi asian tarkennusta tai täydennystä tarvittaessa. Eri tavoin tuotetuille muistelmille yhteistä on kuitenkin se, että ne kohdistuvat menneisyyteen ja viittaavat elettyyn todellisuuteen⁴⁸.

Käytän tutkielmassa termiä omaelämäkerrallinen muistelu viitatessani muistelijan henkilökohtaiseen kerrontaan omasta elämästään. Omaelämäkerrallinen muisti tarkoittaa sellaisten tapahtumien muistamista, jotka muistelija on itse kokenut ja jotka liittyvät hänelle tärkeisiin päämääriin sekä merkityksiin⁴⁹. Muistellessaan henkilöt tulkitsevat sekä omia elämänvaiheitaan että ympäröivää yhteisöä ja kulttuuria⁵⁰. Omaelämäkerrallinen muistelu ei ole vapaa kollektiivisen hyväksynnän perustasta, vaan se mitä muistellaan ja katsotaan muistamisen arvoiseksi, on riippuvainen sosiaalisista sekä kulttuurisista tekijöistä⁵¹. Tutkielmassa pääosassa ovat kertojien muistot. Muistoilla tarkoitetaan mieleen palautuksia aikaisemmista tapahtumista ja tilanteista. Muistot eivät kuitenkaan ole vain satunnaisia mieleen palautuvia muistikuvia, vaan jäsentyneiden muistojen osia, jotka kuvaavat sekä kertojaa itseään että vahvistavat tai oikeuttavat hänen ajatuksiinsa ja kokemuksiinsa.⁵² Muistamistapahtumaa kuvatessani käytän rinnakkain ilmaisuja muistelu, muistaminen ja kerronta.

Jyrki Pöysän mukaan oleellista kirjoittaen tapahtuvassa muistelussa on muun muassa yksityisyys, kasvokkaisen vuorovaikutuksen ja ohjailun puute sekä mahdollisuus lukea,

⁴⁷ Ruotsala 2002, 28.

⁴⁸ U. Peltonen 1996, 45.

⁴⁹ Korkiakangas 1996, 26.

⁵⁰ Fingerroos 2000, (ei sivunumeroa).

⁵¹ Korkiakangas 1996, 29.

⁵² Korkiakangas 1996, 17-18.

korjata ja täydentää tekstiä. Näin ollen kirjoittaminen sallii omien ajatusten tarkemman kontrollin sekä minäkuvan ylläpidon. Pöysä selventääkin, että jos minäkuva kirjoitettaessa on intiimi, se on sitä nimenomaan harkitusti eikä spontaani tunnustus tai lipsahdus, jotka ovat todennäköisempiä haastattelutilanteessa. Omien ajatusten näkeminen kirjoitettuna mahdollistaa pidempiaikaisen muisteluprosessin, mutta tutkijan tulee kuitenkin pitää mielessä, että kirjoittaminen saattaa edistää myös fiktiivisyyttä. Haastatteluissa kuvattavana on pääasiassa tilanteinen minä, kun taas kirjoitettaessa seurauksena voi olla kuviteltu minä.⁵³

Muistelmien käyttäminen lähdeaineistona vaatii tutkijalta lähdekritiikkiä sekä tulkintaa ja kykyä ”rivien välistä lukemiseen”. Kirjoitettuja muistelmia analysoidessa on otettava huomioon kolme aikaperspektiiviä: menneisyys, nykyisyys ja tulevaisuus. Menneisyyden tapahtumat ovat tuottaneet aineistot muistelmien kirjoittamista varten, nykyisyys eli kirjoitushetki taas tuo esille syyt miksi muistelmat on kirjoitettu ja tulevaisuus kuvaa päämääriä joihin muistelmilla on pyritty.⁵⁴ Tutkijan tulee kuitenkin pitää mielessään muistitietoaineistoja analysoidessaan, että muistelmat eivät niinkään kerro tapahtumien todellisuudesta, vaan ovat ennemmin todellisuuden tulkintoja⁵⁵.

Paneliuksen muistelmat kertovat hänen koko elämäntarinansa, vaikka pääpaino onkin merimiesuralla. Panelius on kertonut erittäin tarkkaan ensimmäisestä purjehduksestaan ja kokemuksistaan laivalla tuon matkan aikana. Olenkin pohtinut olisiko mahdollista, että Panelius olisi pitänyt päiväkirjaa merellä ja kirjoittanut muistelmansa sen perusteella, sillä toisin kuin muut käyttämäni lähteet Panelius kertoo tarkasti keskusteluista ja sekä pienistä yksityiskohdista. Paneliuksella on myös saattanut olla mahdollisuus tutkia Osmon lokikirjoja muistelmiaan kirjoittaessaan. Muistelmat on kirjoitettu käsin ruotsiksi, mikä on lisännyt niiden tulkinnan haastavuutta. Vanhahko kieli yhdistettynä meri-
miesslangiin on välillä tuntunut epätoivoiselta urakalta ymmärtää syvällisesti. Paneliuksen muistelmia leimaa myös hänen vahva uskonnollisuutensa. Panelius on kirjoittanut muistelmansa siististi ja selkeästi kuin ulkopuolista, merimiehen elämästä tietämätöntä, lukijaa ajatellen. Kieliasu on muodollinen ja huoliteltu, teksti ei vaikuta nopeasti sutaistulta ja harkitsemattomalta. Muistelmat on käsitykseni mukaan tarkoitettu ulkopuolisten, ainakin Paneliuksen perheen ja suvun, luettavaksi. Tämä on tärkeää tiedostaa siksi,

⁵³ Pöysä 2006, 229-230.

⁵⁴ Arola 2003, 9-10.

⁵⁵ Korkiakangas 1996, 36.

että menneisyys on esitetty sellaisessa valossa minkä Panelius on itse määritellyt ja halunnut antaa ulkopuolisten tietoon.

Alessandro Portellin mielestä kirjallisen aineiston tuottama tieto ei ole riippuvainen tutkijan tarpeista tai hypoteesista, sillä se on muuttumaton teksti, jota tutkija voi ainoastaan tulkita. Suullisten lähteiden tuottamaan sisältöön sen sijaan vaikuttaa haastattelijan kysymykset, haastateltavan ja haastattelijan välinen dialogi sekä henkilökohtainen suhtautuminen.⁵⁶ Portellin mukaan *suulliset lähteet eivät kerro meille vain, mitä ihmiset tekivät, vaan sen, mitä he halusivat tehdä, mitä he uskoivat tekevänsä ja mitä he jälkikäteen katsovat tehneensä*⁵⁷.

Matti Lappalaista on haastatellut⁵⁸ vuonna 2007 Rauman merimuseon johtaja, merikapteeni Hannu Vartiainen. Haastatteluja on kaksi kappaletta ja ne on tehty tavanomaisena kokoelmatyönä, jonka tarkoituksena on ollut merimiesten muistitiedon ja perinteen tallennus. Matti Lappalainen on valikoitunut haastateltavaksi siksi, että hän ja Hannu Vartiainen tunsivat toisensa jo entuudestaan ja Lappalainen oli sekä käytettävissä että kiinnostunut antamaan haastattelun. Haastattelut on tehty Lappalaisen kotona ja käsittääkseni paikalla ei ollut muita henkilöitä kuin haastattelija ja haastateltava.⁵⁹ Lappalaisen haastattelu etenee selkeästi ja kronologisesti kertoen monipuolisesti työstä ja elämästä merellä. Hannu Vartiainen on mielestäni osannut tehdä tarkkoja merimiehen työnkuvaa ja arkea selventäviä kysymyksiä, mikä johtuneen hänen omasta merimiestäustastaan. Vartiainen vie haastattelua eteenpäin aihe aiheelta ja tarvittaessa myös vaatii vastauksia kysymyksiin. Lappalaisen muistelmien perusvire on positiivinen ja hän kertoo erittäin vähän mitään negatiivista, vaikka Vartiainen muutamaan otteeseen yrittää saada esiin huonompia tai hankalia kokemuksia. Mielestäni Lappalainen pyrkii ohittamaan mahdolliset negatiiviset asiat ja kääntää haastattelun suunnan positiivisiin muistoihin. Syynä tähän on voinut olla se, että Lappalaisella on tiedossa haastattelun päätyminen merimuseon kokoelmiin ja näin ollen ulkopuolisten käytettäväksi. Toisaalta kyseessä voi olla myös Matti Lappalaisen persoonallisuus, sillä Hannu Vartiainen mukaan Lappalainen ei puhunut pahaa mistään tai kenestäkään⁶⁰.

⁵⁶ Portelli 2006, 60.

⁵⁷ Portelli 2006, 55.

⁵⁸ Tutkielmassa käytän pääasiassa ensimmäistä, vajaan parintunnin (1:43:48) haastattelua, joka on tehty 30. maaliskuuta 2007.

⁵⁹ Aho 2016a, henkilökohtainen tiedonanto.

⁶⁰ Aho 2016b, henkilökohtainen tiedonanto.

Haastattelin äitini veljeä Juhani Heinosta syksyllä 2015. Tutkimuskohteen ollessa oma sukulainen, nousevat kulttuurin sisäisen näkökulman hyvät ja huonot puolet esiin. Omaa sukua tutkiessa hyödyiksi voidaan laskea haastattelijan ja haastateltavan yhteiset kokemukset sekä heidän välillään vallitseva subjektiivinen ja emotionaalinen ymmärrys.⁶¹ Sukuun kuuluvaan haastattelijaan saatetaan myös suhtautua eri tavalla kuin ulkopuolelta tulleeseen⁶². Uskonkin, että Juhani Heinonen suostui haastattelupyyntöni juuri siitä syystä, että olen hänen sisarentyttärensä, sen sijaan, että olisin ollut ulkopuolinen henkilö. Helena Ruotsala on väitöskirjassaan nostanut esiin ajatuksen, jonka mukaan yhteisön jäsenyys toisaalta estää esittämästä niitä tyhmiä kysymyksiä, jotka lopulta osoittautuvat parhaiksi kysymyksiksi. Ruotsala myös pohtii sitä, että jos tutkijalla ei ole tarvittavaa etukäteisinformaatiota tutkittavasta kohteesta, hän saattaa tietämättömyydellään ärsyttää haastateltavaa.⁶³ Minulla oli ennen haastattelua jonkinlainen käsitys merimiehen ammatista ja elämästä merellä, mutta tulin varsin pian haastattelun edetessä huomaamaan, että en tiennyt asiasta tarpeeksi. Sen vuoksi esitin paljon lisäkysymyksiä ja pyysin tarkennuksia. Koin tämän kuitenkin jälkikäteen positiivisena seikkana, sillä Juhani Heinonen omaksui haastattelun edetessä selittävän tavan muistella. Kertoessaan muistoistaan hän myös yksityiskohtaisesti selvitti menneiden tapahtumien kulkua ja kontekstia. Omaa sukua tutkittaessa nousee esiin myös mahdollista tutkimusta haittaavia seikkoja. Yksi tällainen kompastuskivi on tutkijan ja perheenjäsenen roolin sekoittuminen. Sukunsa jäsenenä tutkija on osallinen monissa sellaisissa tilanteissa, joita ei ole tarkoitettu tutkijalle vaan ensisijaisesti sukulaiselle. Tutkijan ja tutkittavan läheinen suhde sekä lojaalisuustekijät saattavat myös aiheuttaa ongelmia. Ongelmista on kyse erityisesti silloin kun tutkijaan yritetään vaikuttaa esimerkiksi siten, että hänen halutaan ottavan kantaa ja sitoutuvan yhteisön intresseihin. Vieraalle tutkijalle myös saatetaan kertoa arkaluontoisista asioista helpommin kuin tutulle.⁶⁴ Tämä on kuitenkin paljolti tapauskohtaista, sillä joskus asia voi olla suorastaan päinvastoin.

Haastatteluni oli vapaamuotoinen teemahaastattelu. Olin kirjoittanut haastattelukysymyksille rungon Matti Lappalaisen haastattelun pohjalta. Kysymykset eivät kuitenkaan olleet suoraan samoja kuin Hannu Vartiainen Lappalaista haastatellessaan kysyi. Tarkoitukseni oli kuitenkin selvittää Juhani Heinosen kokemuksia samoihin teemoihin liittyen kuin Panelius ja Lappalainen muistelivat omaa merimatkaansa. Haastattelutilan-

⁶¹ Haanpää 2005, 2. Ks. myös Ruotsala 2002, 58-59.

⁶² Ruotsala 2002, 58.

⁶³ Ruotsala 2002, 59.

⁶⁴ Ruotsala 2002, 59-61. Ks. myös Haanpää 2005, 2-4.

teessa olin ensisijaisesti sukuni jäsen ja Heinonen oli ensisijaisesti enoni, eläkkeelle jäänyt merimies. Haastattelun kesto oli noin puolitoistatuntia ja tilanteessa läsnä oli myös Heinosen vaimo, joka kommentoi miehensä vastauksia muutaman kerran. Juhani Heinonen vastasi tarkasti esittämiini kysymyksiin, mutta ei lähtenyt täydentämään niitä ilman erillistä pyyntöä, vaikka olin ennen haastattelua niin toivonut. Heinosen tapa kertoa asioista ei ole niin monipuolinen kuin Matti Lappalaisen, mutta koen myös, että minä haastattelijana en osannut tehdä tarpeeksi tarkentavia lisäkysymyksiä laajempien vastauksien saamiseksi. Hyvän täydennyksen haastatteluun kuitenkin toi Heinosen jälkikäteen kirjoittamat muistelut erilaisista tapahtumista ja tilanteista. Nämä kyseiset muistelmat olivat paljon laajempia ja kattavampia kuin haastattelussa suullisesti kerrotut asiat. Tärkeää on kuitenkin tiedostaa se tosiseikka, että asemani Heinosen siskontyttärenä ja Heinosen vaimon läsnäolo, vaikuttivat varmaankin haastattelun vastauksiin. Heinonen myös tiesi, että haastattelua tullaan käyttämään pro gradu-tutkielmassani, mikä omalta osaltaan vaikuttaa siihen, mitä muistoja hän halusi tuoda julkaistavaksi.

Kaikki merimiesten tuottama aineisto on kerätty vasta heidän meriuransa jo loputtua. Paneliusta ja Lappalaista yhdistää se, että he olivat molemmat vanhoja miehiä muistelllessaan nuoruudessa tapahtunutta ensimmäistä merimatkaansa. Myös Juhani Heinonen oli haastateltaessa ollut eläkkeellä jo yli kymmenen vuotta. Ensireissun ja sitä koskevan muistelun aikaväli on ollut pitkä, mikä on voinut vaikuttaa muistojen tarkkuuteen, mutta toisaalta on mielenkiintoista saada selville mitkä asiat ovat jääneet muistelijoiden mieleen. En ole tutkielmassa ottanut kantaa muisteltujen asioiden totuuteen vaan pyrkinyt ymmärtämään sitä, miksi henkilöt muistavat kuten muistavat. Yhteinen haaste, joka näkyy kaikissa käyttämissäni lähteissä, on merimiehille ominaisen merimiesslangin käyttäminen. Portellin mukaan ei ole olemassa epätosia suullisia todistuksia vaan virheellisetkin lausumat ovat psykologisesti tosia, jolloin kyseinen totuus voi olla yhtä tärkeää kuin asiasisällöltään luotettavammات kuvaukset.⁶⁵ Yhteinen tekijä, joka tulee esiin jokaisen merimiehen muistoista, on se, että työstä ja elämästä merillä kerrotaan positiiviseen sävyyn. Mahdollisia negatiivisia kokemuksia ei kerrota tai sitten niistä mainitaan ohimennen ja toteavasti. Olen pohtinut onko tähän vaikuttanut se, että sekä Panelius ja Lappalainen ylenivät urallaan merikapteeniksi asti, ja Heinonen oli pursimiehenä miehistön johtohahmo. Yksi syy positiivisiin muistoihin on mahdollisesti ollut myös se, että kaikki muistelijat tiesivät muistelmiensa tulevan julkaistuiksi tai ainakin ulkopuolisen lukijan luettaviksi.

⁶⁵ Portelli 2006, 57.

2. Muistoistaan kertovat merimiehet

2.1. Carl Julius Panelius

Carl Julius Panelius⁶⁶ syntyi 18. helmikuuta 1854 Raumalla. Hän oli kuudes yhdeksästä sisaruksesta. Perheen isän, kofferdikapteeni⁶⁷ Johan Ephraimin kuoltua vuonna 1868, ei äiti kyennyt huolehtimaan kaikista lapsistaan ja Carl Juliuksenkin oli aloitettava tienaamaan oma leipänsä. Viisi vuotta kansakoulussa opintojaan suorittanut nuorukainen tunsikin menettäneensä ilon opiskella ja päätyi viisitoistavuotiaana ottamaan pestin kajuuttavahdiksi⁶⁸ vastavalmistuneelle fregatti Osmolle.

Panelius aloitti meriuransa Osmon neitsytmatkalla vuonna 1869 ja pesti kesti kolme vuotta. Palattuaan kahdeksantoistavuotiaana takaisin Suomeen hänet oli ylennetty laivan konstaapeliksi eli kouluja käymättömäksi perämieheksi. Panelius päätti jäädä maihin ja opiskella Turun merenkulkukoulussa, josta hän valmistui perämiehen tutkinnon suorittuaan vuonna 1873. Sen jälkeen Panelius työskenteli joitakin vuosia monilla suomalaisilla aluksilla, kunnes vuonna 1880 hän suoritti merikapteenin tutkinnon, ja pääsi raumalaisen parkkilaiva Ansion päälliköksi.

Vuonna 1886 Carl Julius Paneliuksesta tuli fregatista parkkilaivaksi⁶⁹ takiloidun Osmon kapteeni. Samana vuonna hän myös avioitui lapsuudenystävänsä Aina Vesanderin kanssa. Pariskunnalle syntyi kaksi lasta, mutta perhettä kohtasi suuri suru, kun molemmat lapset kuolivat tulirokkoon joulukuussa vuonna 1891. Seuraavan vuoden lokakuussa syntynyt poika kuoli vain kolmen päivän ikäisenä.

Panelius lopetti meriuransa ja jäi maihin vuonna 1897. Hän toimi kuitenkin aktiivisesti merenkulun parissa, sillä vuoteen 1909 asti hän työskenteli muun muassa merimieskotilaitoksen johtokunnassa, merioikeudessa sekä Norjan varakonsulina. Vuonna 1909 Carl Julius ja Aina Panelius toteuttivat pitkäaikaisen unelmansa ja perustivat Turkuun merimieskodin ja sen yhteyteen kokki- ja stuerttikoulun, joka tarjosi opetusta huono-osaisten

⁶⁶ Ks. liite 1.

⁶⁷ Syvänmerenpurjehtijoiden päälliköiden suorittama merikapteenin, *coopvardie-capitain*, tutkinto (Kaukiainen 2008b, 256).

⁶⁸ Kajuuttavahti toimi palvelijana kajuutassa ja valmisti konstaapelin valvonnassa ruuan kajuutan väelle sekä toimi kapteenin avustajana. Kajuuttavahti osallistui yleensä melko vähän varsinaisiin laivatöihin (Lybeck 2012, 155).

⁶⁹ Fregatissa on 3-5:een raakatakiloitua mastoa, parkkien ollessa yleensä 3-4 mastoisia aluksia. Fregatin takimmaisesta mastosta raakapurjeet voitiin korvata kahvelipurjeella, jolloin alus muuttui parkkilaivaksi (Ekko 1992, 23).

perheiden pojille. Toiminnan taustana olivat pariskunnan ihmisystävällinen elämän-
asenne ja syvä uskonnollinen vakaumus.

Vuonna 1915 Paneliukset vetäytyivät eläkkeelle ja muuttivat takaisin Raumalle, josta he
molemmat olivat kotoisin. Carl Julius Panelius kuoli 16. maaliskuuta 1932 seitsemän-
kymmentäkahdeksanvuotiaana.

Fregatti Osmo, jolla Panelius aloitti merimiesuransa, valmistui Raumalla vuonna 1869.
Alus rakennettiin nälkävuosien aikaan hätäaputöinä kiirettä pitämättä valtameriliiken-
nettä varten ja se oli valmistuessaan Rauman suurin laiva ⁷⁰. Jo ensimmäisillä matkoil-
laan, Osmo purjehti kauas kotimaasta, se kävi muun muassa nykyisen Jemenin, Myan-
marin ja Sri Lankan satamisessa.

1900-luvun alkuun asti Osmo seilasi ympäri maailmaa ja poikkesi vain harvoin Suo-
meen. Vuonna 1885 Osmo takiloitiin parkiksi ⁷¹. Parkkilaivana purjehtiva alus tarvitsi
näet pienemmän miehistön kuin fregatti, sillä purjeiden käsittely ei ollut enää yhtä vaa-
tivaa ⁷². Vuonna 1909 raumalainen kauppias ja laivanvarustaja John Nurminen osti Os-
mon ja siirsi sen kuljettamaan puutavaraa Suomesta Tanskan, Saksan ja Englannin sa-
tamiin. Vuonna 1913 Osmo myytiin ja lyhyen ajan sisällä sillä oli useita eri omistajia.
Laiva takiloitiin vielä kerran uudelleen ja vuonna 1918 siitä tuli kuunarilaiva ⁷³.

Useimmat purjelaivat purettiin jo alle kahdenkymmenen vuoden purjehdusten jälkeen,
jos ne eivät siihen mennessä olleet haaksirikkoutuneet. Osmo oli kuitenkin puurakentei-
seksi purjelaivaksi harvinaisen pitkäikäinen, sillä se teki viimeisen matkansa vuonna
1923, jolloin aluksella oli ikää jo yli viisikymmentä vuotta ⁷⁴.

Osmosta oli tarkoitus tehdä Suomen ensimmäinen museolaiva ja sijoittaa se Seurasaa-
ren rantaan. Hanke kuitenkin epäonnistui ja nykyisin Osmon jäänteet lepäävät Uuden-
kaupungin edustalla olevalla matalikolla, Hiunpuhdissa. ⁷⁵

2.2. Matti Lappalainen

⁷⁰ Lybeck 2012, 84.

⁷¹ Lybeck 2012, 84.

⁷² Kaukiainen 2008b, 260.

⁷³ Kolmimastoisia barkentiineja, joiden fokkamasto oli raakatakiiloitu kutsuttiin kuunareiksi. Tällaiseksi
laivaksi Osmo takiloitiin vuonna 1918. Varsinainen kuunari oli pääasiassa kaksimastoinen kahveli- ja
raakapurjeilla varustettu alus (Ekko 1992, 29).

⁷⁴ Lybeck 2012, 84.

⁷⁵ Kivimäki 2010, 1.

Matti Lappalainen⁷⁶ syntyi 13. marraskuuta vuonna 1917 Kuopiossa, kuusilapsisen perheen esikoiseksi. Kotikaupunki sijaitsee sisävesistön äärellä ja äidin puolelta Lappalaisen suvussa oli ollut laivureita. Isoisä Juho Uosikkinen toimi kipparina hinaaja Vipusessa ja pestasi koululaisen kesäisin kansimieheksi. Isoisä ylipuhui merille haluavan tyttärenpojan suorittamaan keskikoulun loppuun lupaamalla, että koulunkäynti saisi päättyä siihen.⁷⁷

Keskikoulun jälkeen Matti Lappalainen kirjoitti laivanvarustaja Gustaf Eriksonille Maarianhaminaan hakeakseen prenttiin eli päällystöharjoittelijan paikkaa jostakin Eriksonin laivasta. Ensimmäisenä vuonna Erikson ei vastannut, mutta seuraavana vuonna Lappalainen kirjoitti uudestaan ja silloin vastaus pestin saamisesta varmistui.

Ensimmäiselle merimatkalleen vuonna 1937 Matti Lappalainen lähti parkkilaiva Moshululla Viipurin Uuraasta. Ensireissu vei Kap Hornin ympäri ja kesti reilun vuoden verran. Purjelaivalla Kap Hornin kierrettyään Lappalaisesta tuli yksi kaphoornareista. Lappalainen aloitti Rauman merikoulussa aliperämiesluokalla vuonna 1940, mutta talvisodan vuoksi koulunkäynti keskeytyi. Sotavuosien ja purjelaivapraktiikan vuoksi opinnot tuli suoritettua useammassa osassa, mutta merikapteeniksi Matti Lappalainen valmistui vuonna 1949.⁷⁸

Opiskeluaikoinaan Lappalainen avioitui raumalaisen Rauni Eskon kanssa ja pariskunnalle syntyi kaksi lasta, tytär ja poika. Ensimmäisen kipparin pestin Lappalainen sai SS Figge-nimisestä laivasta, jonka päällikkönä hän purjehti yhden reissun.⁷⁹ Pitkän työuran, vuodesta 1951 vuoteen 1960, Matti Lappalainen teki John Nurminen Oy:n palveluksessa ja seilasi ympäri maailmaa päällikkönä eläkeikään asti⁸⁰.

Laivatoverit ovat luonnehtineet Lappalaista aina asialliseksi ja ehdottoman oikeudenmukaiseksi kapteeniksi. Hän oli miehistölleen Matti, eikä merikapteeni Lappalainen. Eläkkeelle jäätyään vanha merikapteeni harrasti purjelaivojen pienoismallien rakentamista sekä veisti puusta veistoksia. Matti Lappalainen kuoli Raumalla vuonna 2010 yhdeksänkymmentäkaksivuotiaana.⁸¹

⁷⁶ Ks. liite 2.

⁷⁷ Vartiainen (ei päiväystä).

⁷⁸ Järäinen 2006, (ei sivunumeroita)

⁷⁹ Järäinen 2006, (ei sivunumeroita).

⁸⁰ *JNS-Uutiset* 2/2010.

⁸¹ Vartiainen (ei päiväystä).

Nelimastoinen teräsparkki Moshulu⁸² rakennettiin vuonna 1904 Skotlannissa. Suomeen laivan osti laivanvarustaja Gustaf Erikson vuonna 1935 San Franciscosta Charles Nelson Co.-varustamolta. Laivan kauppahinta oli 12 000 dollaria. Eriksonilla oli maailman laajin ja viimeinen purjelaivasto, ja Moshulu oli kaikkien aikojen suurin Suomen lipun alla purjehtinut parkki.⁸³

Alusta käytettiin vehnän kuljettamiseen Australiasta ja se voitti Grain Race-nimellä tunnetun kilpapurjehduksen vuonna 1939, jolloin matka Port Victoriasta Australiasta Irlantiin Queenstownin satamaan kesti yhdeksänkymmentäyksi päivää.⁸⁴

Toinen maailmansota vaikutti negatiivisesti purjelaivamerenkulkuun eikä Moshulua käytetty enää valtameriliikenteessä saksalaisten takavarikoitua sen vuonna 1940 Norjan Kristiansandiin. Vuonna 1942 aluksen riki riisuttiin Norjan Hortenissa, josta se hinattiin Kirkenesiin. Myöhemmin parkki hinattiin vielä Narvikin lähelle Bogeniin, jossa laiva kuitenkin myrskyssä rantautui ja kaatui. Moshulu nostettiin pystyyn ja myytiin Narviin kahdella miljoonalla Suomen markalla helmikuussa vuonna 1948. Norjasta riisuttu alus myytiin vielä pariin otteeseen eteenpäin, kunnes se ostettiin Ruotsista takaisin Suomeen vuonna 1961, jonka jälkeen se toimi viljavarastona Naantalissa. Suomesta alus myytiin toukokuussa 1970 Disneylandille Kaliforniaan. Sitä ennen se telakoitiin Saksassa ja sen rikiä⁸⁵ muutettiin. Museolaivaksi New Yorkin South Street Seaport-museoon alus hinattiin vuonna 1974. Nykyisin Moshulu toimii ravintolalaivana Philadelphiassa.⁸⁶

Aluksen viimeisestä viljanhakumatkasta on englantilainen Eric Newby kirjoittanut kirjan Viimeinen kilpapurjehdus. Moshulu on nähtävissä myös elokuvissa Rocky, Kummisetä osa II ja Blow Out – viimeinen todistaja.⁸⁷

2.3. Juhani Heinonen

Juhani Heinonen⁸⁸ syntyi vuonna 1948 merikarvialaisen kalastajaperheen esikoiseksi. Koti sijaitsi Viita-Höyskerin saarella Merimaanlahdella, linnuntietä noin viiden kilometrin päässä Merikarvian keskustasta. Vanhempien lisäksi perheeseen kuului neljä

⁸² Entisiltä nimiltään Dreadnought ja Kurt.

⁸³ Mikkola 2001-2016b.

⁸⁴ Mikkola 2001-2016b. Grain Race, viljapurjehdus oli ”kilpailuna” epävirallinen ja ennen kaikkea brittiläisen lehdistön romanttinen luomus.

⁸⁵ Aluksen takila eli mastot, raa’at, köysistöt ja purjeet.

⁸⁶ Mikkola 2001-2016b.

⁸⁷ Moshulu, (ei päiväystä).

⁸⁸ Ks. liite 3.

sisarusta, kolme veljeä ja yksi sisko. Koulutie alkoi Peipun kansakoulusta, josta seitsemän vuoden opiskelun jälkeen Juhani siirtyi vielä vuodeksi kansalaiskouluun. Sen jälkeen oli nuorukaisella aikaa autella kalastaja-isää tämän töissä.

Veri veti kuitenkin kauemmas merelle. Perheellä oli kalastuskämpä Ouran ulkosaaristossa Kaddissa, jossa kesäisin kalastettiin isän apuna. Välillä vietiin parikin kertaa päivässä kalansaalessa Ourasta Krookkaan, jolloin kuljettiin aivan suurien laivojen vierestä. Kun kavereita alkoi lähteä merille, ajatus kypsyi lopullisesti myös Juhani Heinosen mielessä. Hän otti selvää tarvittavista papereista ja loppukesästä vuonna 1965 vei nimensä Mäntyluodon merimiesvälityksen, Myllyn, työnhakulistalle. Ensimmäinen pesti jungmannina eli laivapoikana aukesi lokakuussa Soini Rederin M/S Kannas-nimiseen pieneen kuivarahtilaivaan.

M/S Kannaksessa vierähti pari kuukautta, jonka jälkeen laiva jäi talvehtimaan Aurajokeen. Oltuaan maissa joitakin viikkoja Heinonen sai tammikuussa vuonna 1966 uuden jungmannin pestin Suomen höyrylaivaosakeyhtiön eli FÅA:n S/S Junoon. Sen jälkeen ura jatkui saman varustamon S/S Patriassa. Tämän jälkeen oli edessä ensimmäinen pesti valtamerialuksessa, kun Heinonen pestautui juhannuksena Tahkoluodossa puolimatruusiksi ahvenanmaalaisen Lundqvistin varustamon Newbury-tankkeriin.

Elämä oli merellä: pestit olivat pitkiä, lomat lyhyitä. Uran alkuaikoina nuorimmat sisarukset eivät tunteneet kotiin lomille tullutta veljeään, vaikka lopulta myös kaksi pikkuveljeä, Unto ja Heikki, tekivät uransa merimiehenä. Merimiesurallaan Juhani Heinonen vaihtoi laivoja monta kertaa, maailman meriä tuli seilattua tankkereissa, kylmärahtilaivoissa ja kuivarahtialuksissa sekä kemikaalilaivoissa. Kolme kertaa hän otti pesti myös ulkomaalaiseen laivaan, kahdesti saksalaiseen ja kerran liberialaiseen. Saksalaisen M/S Heimatlandin kanssa tuli koettua myös merihätä Pohjanmerellä marraskuussa vuonna 1970.

Mieleenpainuvimpia muistoja ovat olleet satamat Etelä-Amerikan länsirannikolla sekä Afrikassa ja seilaaminen sotatoimialueella Persianlahdella Tankkerisodan⁸⁹ aikaan. Vuonna 1982 Heinonen pestattiin Neste Oilin M/T Kiislaan. Varustamosta soitettiin kotiin kuukauden lomalla olleelle merimiehelle, että jos on mahdollista huomiseksi saapua Helsinkiin ja jatkaa suoraan Hollantiin, niin vakituinen työpaikka odottaa. Siitä al-

⁸⁹ Tankkerisota oli osa vuosina 1980-1988 käytyä Iranin ja Irakin välistä sotaa. Tankkerisodan aikana molemmat osapuolet pyrkivät häiritsemään toistensa öljynvientiä kansainvälisille markkinoille (Vahtoranta 2015, 2).

koi Juhani Heinosen eläkeikään asti kestänyt periodi samassa varustamossa eri kemi-
kaali-, kaasu-, ja öljytuotesäiliöaluksissa. Viimeinen alus oli Neste Oilin suuri öljytank-
keri M/T Natura.

Heinosen avioiduttua vuonna 1987, seilausajat lyhenivät eikä hän tehnyt enää yli kol-
men kuukauden jaksoja merellä. Tyttären syntyessä isä oli laivan kanssa tulossa Kana-
dasta, mutta ehti kotiin pari päivää lapsen syntymän jälkeen.

Juhani Heinonen eteni miehistössä eri tehtäviin työkokemuksen ja osaamisen perustee-
lla, ilman varsinaista merimieskoulua. Hän aloitti jungmannina, josta siirtyi ensin puoli-
matruusiksi, sitten matruusiksi ja sen jälkeen pursimieheksi eli puosuksi. Työuransa
loppuaikoina hän työskenteli puosun tehtävien lisäksi pumppumiehenä, koska työvoi-
masta oli pulaa. Neste Oilin leivissä Heinonen työskenteli aina vuoteen 2005 asti, jol-
loin hän jäi eläkkeelle 56-vuotiaana.

3. Työllistyminen sekä työ ja vapaa-aika aluksella

3.1. Pestin otto

Merenkulku on ollut tärkeässä asemassa Suomen historiassa. Keski-Euroopasta katsot-
tuna Suomi on kuin saari kaukana mantereen pohjoisella reunalla, Itämeren naapureis-
taan erottamana. Vesitiet ovat olleet syrjäisillä seuduilla ainoita mahdollisia kulkureitte-
jä, mutta toisaalta suuret vesistöt ovat olleet myös esteitä. Yrjö Kaukiainen toteaa, että
mitä suurempi meri on, sitä korkeamman esteen se muodostaa ja sitä kalliimpi hinta sen
ylittämisestä on maksettava. Suurille merille tarvitaan suuria aluksia ja niitä käyttämään
joukko erityistaitoista inhimillistä pääomaa, joka Kaukiaisien mukaan kehittyy hitaasti
vuosisatojen aikana.⁹⁰

Carl Julius Panelius lähti merille 15-vuotiaana. Paneliuksen isä oli ottanut kerran aikai-
semmin poikansa mukaan merimatkalle Tanskaan. Panelius ei nauttinut seilaamisesta
silloin, vaan kertoo muistelmissaan, että sääolosuhteista johtuen hän tunsii itsensä pe-
lokkaaksi ja merisairaaksi. Kotiin palattuaan hän kuitenkin vietti aikaa kaupungin sata-
massa ja sai vierailia enonsa Lindegrenin kanssa tämän omistamassa laivassa. Vuonna
1868 Paneliuksia kohtasi suuri suru, kun perheen isä menehtyi keuhkokuumeeseen.
Lapsia perheessä oli yhdeksän, eikä äiti pystynyt huolehtimaan heistä kaikista, vaan

⁹⁰ Kaukiainen 2008b, 9-10.

vanhimpien lasten oli vähitellen alettava hankkimaan itse toimeentulonsa. Kouluja käyneen Carl Juliuksen varalle oli aikaisemmin ollut muita suunnitelmia, mutta nyt oltiin tilanteessa, jossa pohdittiin pojan lähettämistä Haminaan kadettikouluun. Carl Julius mönsträttiin eli pestattiin kuitenkin kajuuttavahdiksi⁹¹ fregatti Osmolle, jossa kapteenina toimi perheen ystävä.

Denna sak var redan ordnad, men då kom Kapten J.R. Söderholm, hemmahörande i Pargas, som vid denna tid skulle emottaga befälhavare befattningen på den nya fregatten, på besök till mina egna och då han hörde om deras planer att sända mig till kadettskolan sade han: "Låt gossen komma till sjöss och bliva påmönstrad på det nya fartyget". Denna uppmaning vann gehör och på beslöts att man skulle annullerd tidigare planer angående Kadettskolan. Jag kände mig tillfreds med detta beslut.

Miehistön pestaus tapahtui yleensä kapteenin tai varustajan luona. Virallinen mönsträys oli kuitenkin suoritettava merimieshuoneessa ja aina vuoteen 1874 asti vahvistettava vielä kaupungin maistraatissa⁹². Muutamien muiden ensireissun poikien mukana myös Carl Julius kävi kapteeni Söderholmin kanssa sopimansa pestauksen jälkeen vielä Rauman raatihuoneella antamassa silloisen lain vaatiman merimiesvalan, joka velvoitti olemaan karkaamatta laivasta. Karkaaminen eli luvaton lähteminen laivapalvelusta lisääntyi suomalaisilla laivoilla 1830-luvulta alkaen, mutta huipussaan se oli 1870–1880-luvuilla, jolloin se koettiin jo melkoiseksi ongelmaksi. Syyt karkaamiselle olivat moninaisia, siihen saattoivat johtaa esimerkiksi huono ruoka ja päällystön ankaruus. Rangaistukset karkureille olivat kovia ja Paneliuksen ottaessa vastaan kajuuttavahdin paikan, laivalta karkaamisesta saattoi saada vesi-leipä-vankeusrangaistuksen tai raippoja.⁹³

Ennen merille lähtöä Paneliuksen äiti neuvoi poikaansa kunnioittamaan Jumalaa ja olemaan kuuliainen päällystöä kohtaan. Sen lisäksi hän opetti poikansa muun muassa parsimaan sukkia ja pesemään vaatteita sekä laittamaan ruokaa. Kaikki nämä taidot olivat erittäin tärkeitä pitkillä merimatkoilla.

Min goda, kärleksfulla moder med biträde av sin dotter Emmy utrustade mig med en symmerlig omsorg för sjölivet. Goda förmaningar och råd att

⁹¹ Kajuuttavahti toimi palvelijana kajuutassa. Hänen työtehtäviinsä kuului mm. toimittaa ne asiat, jotka kapteeni hänen toimitettavakseen antoi. Tavallisesti kajuuttavahti osallistui melko vähän varsinaisiin laivatöihin (Lybeck 2012, 155).

⁹² Lybeck 2012, 135.

⁹³ Lybeck 2000, 50, 56. Raipparangaistusta ei Jari Lybeckin mukaan enää käytännössä kuitenkaan sovellettu.

troget lyda Guds bud samt vara lydig mot befälet gav hon mig. Hon lärde mig att stoppa strumpen och lappa samt tvätta kläder, koka mat m.m.

Paneliuksen ensimmäinen reissu alkoi puulastissa Marseilleen 5. marraskuuta 1869. Melko pian purjehduksen alettua Osmo joutui myrskyyn eteläisellä Itämerellä, jolloin se menetti osan rikistään⁹⁴ ja sai myös joitakin pienempiä vaurioita. Tästä syystä laivan oli suunnattava ensiksi Kööpenhaminaan, jotta vauriot saataisiin korjattua. Panelius ei kerro tarkemmin mitä hän teki laivassa tai miten hän koki ensimmäiset seilauspäivänsä, mutta voisi olettaa, että jo aiemmin merisairaudesta kärsinyt nuori kajuuttavahti on viettänyt laivassa jännittäviä hetkiä myrskyn aikana. Tanskassa Osmo korjattiin ja laivan provianttia⁹⁵ täydennettiin, matkaan lähdettiin myrskyisessä säässä uudestaan 8. joulukuuta. Epäonni ei kuitenkaan päättynyt siihen, sillä Englannin kanaalissa matruusi Johansson isopurjetta reivatessaan⁹⁶ menetti tasapainon ja putosi yli laidan. Häntä ei pystytty enää pelastamaan.

Komma till Engelska Kanalen in träffade under en mörk natt med frisk bris en sorglig händelse i det att matrosen Johansson under bergning av storseglet förlorade balansen och föll överbord. Livboj utkastades genast och fartyget brassades back men ingenting kunde göras för hans räddning ur havets kalla famn.

Merimiehen ammatti oli 1800-luvulla varsin vaarallinen, muun muassa vieraissa satamissa saadut kulkutaudit, mastosta putoamiset ja veden varaa joutumiset lisäsivät kuolemantapauksia ja loukkaantumisia. Suomessa menehtyi 1860–1870-luvuilla noin kaksinkertainen määrä merimiehiä muuhun miespuoliseen väestöön verrattuna. Matkan aikana sairastuneiden tai loukkaantuneiden merimiesten auttamiseksi ei ollut paljoa tehtävissä, joissakin isoissa laivoissa saattoi olla sairashytti, mutta potilaita jätettiin myös paljon ulkomaiden sairaaloihin.⁹⁷

Osmon matka jatkui ilman ongelmia ja laiva saapui Marseilleen 12. tammikuuta 1870, reilun parin kuukauden purjehduksen jälkeen. Panelius muistelee olleensa tyytyväinen siihen, että kadettikoulun sijaan hän lähti merille. Muistelmista tulee kuitenkin ilmi, että merille lähtö ei Carl Juliuksesta ollut kuitenkaan ykkösvaihtoehto, vaan pakon sanelema

⁹⁴ Aluksen mastot, raa'at, köysistöt ja purjeet.

⁹⁵ Aluksen muonavarat.

⁹⁶ Vähentää purjeita tai purjepintaa tuulen kovuuden mukaan.

⁹⁷ Lybeck 2012, 162-165.

tilanne: *Ny trängde sig livets allvar för mitt unga sinne.* Hän kertoo, että isänsä kuoleman jälkeen häntä ei enää kiinnostanut opiskelu ja merielämästä tuli hänen kohtalonsa.

Matti Lappalaiselle merille lähtö oli selvää 14-vuotiaasta asti. Hän oli kotoisin Kuopios-
ta, Etelä-Kallaveden rannalta ja äidin puolelta suvussa oli laivureita ⁹⁸. Kesät Lappalai-
nen työskenteli kansimiehenä hinaaja Vipusessa, jonka kippari⁹⁹ hänen isoisänsä Juho
Uosikkinen oli. Hinaajalla vedettiin puulastissa olleita proomuja aina Viipurin Uraseen
saakka, jossa puutavara lastattiin laivoihin. Lappalainen pohtii voiko verenperinnöllä
olla vaikutusta merille lähtöön, sillä hänelle tuleva ammatti oli itsestäänselvyys.

*Niin, minä oon sitä nyt jälkeinpäin ajatellut, kun geeneistä puhutaan.
Niin, että olisiko tuota olisko semmonenkin geeni ihmisessä? Vois olla eh-
kä, koska tosiaan se oli minulle ihan tuota silloin pikkupojasta, neljätoista-
vuotiaasta lähtien, se oli selvillä, että sinne vaan ja, ja tuota siellä olin
kaiket kesät sitten ukin mukana laivassa.*

Hinaajalla työskenneltiin vain kesäisin, talvet isoisä teki muita töitä ja Lappalainen
opiskeli. Koulunkäynti oli hidaste merille lähdölle ja Lappalainen myöntää, että erityi-
sesti keväisin tuli lintsattua tunneilta, jotta pääsi mukaan maalaamaan laivoja jään pääl-
tä. Isojen alusten näkeminen Uuraan satamassa oli viimeinen niitti päätöksessä lähteä
merille.

*-- sieltä ko näki sit Uuraassa isoja laivoja ja tuota se vielä sitten löi niin-
kun viimisen niitin siihen, että ”jaha, tästä se sit alkaa”, ja heti kun vaan
oli keskikoulu käyty, niin vanhemmat pisti vähän hanttiin, mut eihän siinä
mikään auta silloin, kun se tauti iskee.*

*No ei se, se vaan jotenkin se lokahti ittestään, en mä sitä sen paremmin
miettiny. Mä sitten sanoin vanhemmille, että en minä käy muuta kun sen
keskikoulun, että sitten minä lähden vetelemään ja.*

Keskikoulun käyneestä pojasta olisivat vanhemmat halunneet varmasti jotain muuta
kuin merimiehen, sillä haastattelusta käy ilmi Lappalaisen vanhempien nihkeä suhtau-
tuminen merille lähtöön. Kuitenkin Lappalaisen tavoitteena näyttää olleen jo alusta al-
kaen päällystöön eteneminen, vaikka sitä ei haastattelussa suoraan sanota. Tästä kertoo
se, että Lappalainen haki alusta lähtien prentiisin eli päällystöharjoittelijan paikkaa pur-

⁹⁸ Vartiainen 2010, (ei sivunumeroa).

⁹⁹ Aluksen päällikkö.

jelaivasta. Vartianen kysyy miten Lappalainen otti asioista selvää ja tiesikö hän, että purjelaivapraktiikka piti olla käytynä ennen merikoulua. Suomessa näet merikapteenin kirjaa ei voinut lunastaa, ellei ollut suorittanut purjelaivapraktiikkaa eli työskennellyt purjelaivassa tiettyä aikaa.¹⁰⁰ Tämä kyseinen säännös on poistunut päällikön lupakirjan ehdoista niinkin myöhään kuin vasta vuonna 1949¹⁰¹. Haastatteluista käy ilmi, että Lappalainen luuli tarvitsevänsä purjelaivapraktiikkaa kaksi vuotta, sillä vasta myöhemmin hän sai tietoonsa, että keskikoulun käyneelle merikapteeniopiskelijalle olisi riittänyt vain vuosi purjehduskokemusta.

Matti Lappalainen kirjoitti ystävänsä avustuksella ruotsiksi ahvenanmaalaiselle laivanvarustaja Gustaf Eriksonille kirjeen, jossa hän kysyi mahdollisuutta saada prenttiin paikka jostakin Eriksonin omistamasta laivasta. Gustaf Erikson oli merikapteeni ja laivanvarustaja, joka omisti ennen toista maailmansotaa eniten purjelaivoja koko maailmassa¹⁰². Vaikka purjelaivat olivat väistymässä kansainvälisestä merenkulusta, mahdollisti tiukka talous ja suomalaisten merimiesten matalat palkat Eriksonin purjelaivaston kannattavuuden. Tässä auttoi myös se, että purjelaivapraktiikan suorittamista vaadittiin vielä monissa maissa Suomen lisäksi, ja koska varsinaisia koululaivoja oli melko vähän, monet merimiehet olivat valmiita pestautumaan huonolla palkalla viimeisiin valtameripurjehtijoihin. Jotkut jopa maksoivat osallistumisestaan purjehdukselle.¹⁰³ Lappalainen ei saanut Eriksonilta vastausta ja harmitteleekin haastattelussa, että hänen olisi pitänyt ottaa asioista tarkemmin selvää ja hakea prenttiin sijasta jungmannin töitä. Lappalainen kertoo, että hän haki prenttiisiksi, koska hänellä oli sellainen käsitys, että päällystökokelaana hän olisi paremmassa asemassa kuin jungmanni ja kuvitteli olevansa laivassa kuin merimies Horatio Hornblower C.S. Foresterin kirjoista.

Lappalainen ei lannistunut, vaikka hän ei ollut saanut paikkaa Eriksonin laivasta. Hän oli kuitenkin ollut lähes varma valituksi tulemisestaan, sillä oli ehtinyt jo hakea itselleen kahden vuoden passin. Seuraavana vuonna Lappalainen kirjoitti uudestaan Eriksonille ja silloin hänet hyväksyttiin prenttiisiksi nelimastoparkki Moshuluun. Vastauskirjeessä ei ollut muita tietoja kuin se, että lähtöpaikka olisi Uuraan satama ja paikalla pitäisi olla

¹⁰⁰ Karkama 1999, 213–214.

¹⁰¹ Mikkola 2001-2016b. Syy siihen, miksi Suomessa purjelaivapraktiikanvaatimus säilyi niin kauan, johtuu siitä, että maailman viimeiset rahtiliikenteessä toimivat purjelaivat keskittyivät pääosin Suomeen. Osaltaan purjelaivapalvelusvaatimusten säilymiseen vaikuttivat myös Suomen vakiintunut koululaivajärjestelmä ja ammattikuntaansa suojeleva, osin konservatiivinen laivapäällystö (Karkama 1999, 215).

¹⁰² Kaukiainen 2008b, 398.

¹⁰³ Kaukiainen 2008b, 397 & Karkama 1999, 191.

tietyssä päivänä¹⁰⁴. Lappalainen harmittelee sitä, että kirjeessä ei kerrottu mitään muuta, kuten esimerkiksi mitä tarvitsisi merimatkalle mukaan. Hän ei ollut osannut varata itselleen varsinaisia työvaatteita, petivaatteista puhumattakaan. Ne hän kävi ostamassa vielä ennen lähtöä Viipurista, sillä skanssissa odotti pelkkä patjaton sänky.

Ensikokemus Moshulusta, joka aikanaan oli maailman suurin purjelaiva, oli mieleenpainuva¹⁰⁵.

No lastaus oli käynnissä ja minä menin ja tuota nousin. Laiva oli melkein tyhjä. Mahottoman pitkät oli minun mielestä portaat laivan sivulla, kun minä kattelin siinä ja semmonen mahtava riki, kun ei ikänä nähny sitä paljon. Minä vähän kattelin ja että vähän semmonen jännittynyt olo oli.

Laivalla oli jo myös toinen ensimmäisen reissun merimies, jungmanni Berndt Hilbert. Hilbertistä ja Lappalaisesta tuli hyvät ystävät. YstävyYTEEN vaikutti varmaan myös se, että Hilbert ruotsinkielisenä oli sijoitettu suomenkielisten skanssiin¹⁰⁶. Lappalainen pitää äidinkielen takia tapahtunutta erottelua huvittava. Hän toteaa, että ne miehistön jäsenet, jotka puhuivat ruotsia, olivat ”parempia ihmisiä”, ja sen vuoksi heidät sijoitettiin keskenään styrrpuurin¹⁰⁷ skanssiin. Jaottelun Lappalainen kuittaa sillä, että se oli silloin luultavasti ajan tapa ja ei hän sitä ihmetellyt, koska ahvenanmaalainen laiva kuitenkin oli kyseessä¹⁰⁸.

Ensimmäinen työ, jonka Lappalainen sai, oli maalata Berndt Hilbertin kanssa laivan ulkopuolelta keulan kapenevaa osaa vesirajasta reelinkiin¹⁰⁹, tätä osuutta aluksessa kutsutaan buukiksi. Maalaaminen suoritettiin laivan ulkosivulle roikkumaan asetellusta tellingistä¹¹⁰. Ruokailun koittaessa oli tellingiltä kiivettävä köyttä pitkin aluksen kannelle. Lappalainen oli harrastanut voimistelua ja kilpaillut lajissa myös ulkomailla, eikä

¹⁰⁴ Markku Karkaman tutkimuksen mukaan Gustaf Erikson oli kuitenkin julkaissut vuonna 1936 Merenkulku-uutisissa ehdot prenttiiseiksi haluaville. Ehtoihin kuului mm. lääkärin- ja papintodistus, huoltajan kirjallinen lupa ja sitoumus, jolla huoltaja lupautuu korvaamaan prenttiin aiheuttamat vahingot. Prentit joutuivat maksamaan lisäksi 6000 markan oppilasmaksun, jota Lappalainen ei mainitse. Lisäksi mainittiin, että oppilaan tulee itse hankkia ja kustantaa laivalla tarvittava varustus. (Karkama 1999, 202–203)

¹⁰⁵ Mikkola 2001-2016b.

¹⁰⁶ Aluksen keulahuone, miehistön suoja, yhteismajoitustila.

¹⁰⁷ Aluksen oikea puoli perästäpäin katsottuna.

¹⁰⁸ Gustaf Eriksonin koululaivajärjestelmää kritisoitiin 1930-luvulla mm. siitä, että Eriksonin laivastoon pääseminen oli tehty lähes mahdottomaksi suomenkielisille ja mantereelta tuleville varattomille ruotsinkielisille (Karkama 1999, 208).

¹⁰⁹ Suojakaide, laivan partaan yläosa.

¹¹⁰ Maalausteline, joka on köysien väliin kiinnitetty lautakappale.

hänellä ollut mitään ongelmaa kiivetä takaisin laivaan. Sen sijaan Hilbert ei ollut tottunut vastaaviin aktiviteetteihin.

Niin joo, en ajatellutkaan, et tuota etteikä meillä ollukkaa portaita alhaalla. Joo, no minä, että mitäs siinä minä tosta menen ylös, ja Berndt tuli perässä ja siltä loppu voimat kesken kaiken. Ja tuota, no silloinhan se oli hyvä pelastus hänelle, kun narut meni näi, kun tellinki oli siitä kii. Että siinä oli vapaapudotus. Häneltä loppu voimat ja hän putos sinne satamaa.

Niinkun tiedät tässä tellingissähä on pitkät narut kummassaki päässä, ne toiset päät roikku siellä meressä sitte. Joo, no minä sanoin, että pidä kiinni nyt siitä narusta, minä lähen hakemaan paatin ja menin sitte pikku paa-tilla hakee ja kävin vähän päristämässä.

Uuraan satamassa työ laivalla koostui pääasiassa ulkosivun kunnostuksesta merille lähtöä varten. Moshuluun otettiin puutavaralasti, jonka lastauksesta ja kiinnittämisestä huolehtivat satamatyöntekijät. Miehistö ei ottanut osaa edes lastin ylösmerkitsemiseen, kuten myöhemmin Lappalaisen uralla oli tapana. Lastauksen päätyttyä tarkastettiin tuuliolosuhteet, jonka jälkeen hinaaja veti laivan ulos satamasta. Moshulun ollessa hinaajan vetämänä oli mahdollisuus vakavaan onnettomuuteen.

Hinaaja tuota veti meitä siitä sitten ulos ja siinä kävi sellanen vahinko, missä ois voinu tuota vähän, että ois toisaalta tapahtunut niin ettei tässä istuiskaa. Kato, kun tuota kettingit oli tuota, ankkuri oli hiivattu siihen roikkumaan. -- Ja sitten tuota sinne mentiin sit alas ja pistettiin siihen, ku siinä on rengas siinä tuota keskellä ankkuria sitten tuohon kraanan varteen.

Joo kettinki oli kiinni. Joo, no siinä tapahtu sitten sillä tavalla, että tuota he [miehistö] hoiti sen vähän liian huonosti. Kato sieltähän piti koko ajan vetää niinku slakkia puksista, kun se kettinki oli siellä ja sitä vedettiin ylös niin -- ei sitä sitten oikeestaan hoitanu kunnolla. No siinäähän oli mahdollon paino ja tuli ensinnäkin ankkurin paino, ja sitten kettinki, kun ei tullu löysää. Ne veti tuota vinssillä vaa ja katkes se vaijeri. Ja se pahuksen ankkuri lekoo sinne ja sitten oli vielä tuota tietysti tämä ankkuripelin jarru auki. Ja laiva oli tulossa eteenpäin mitä hinaaja veti. -- No meitä oli sitten, kun se löysä kettingistä vedettiin sillä tavalla, ku se kulki näin. Tässä on

ankkuripeli ja tääl on klyysi, mihin on tommonen, joku neljä metriä oli kettinki vapaasti ilmassa. Niin tehtiin sillä tavalla, että meitä oli iso lauma poikia siinä kettingin päällä painamassa, ankkuripelissä annettiin löysää. Ja sitten kiinni ankkuripeli taas ja sitten tämä löysä vedettiin automaattisesti samalla, ku ankkuri nousi ulkopuolella. Mutta tuota ei ne hoitanu sitä sit kunnolla, että tuota ei me sit saatu niin paljon sitä slakkia. Ne vaan siellä pakalla veivas ja jukulauta, ku se oli tietysti kannessa, kun me siinä seisottiin päällä ja kun se kettinki. Ankkuri putos, kun se hyppäs. Me kaikki lennettiin siitä. Siitä oli puolet meistä oli pökerössä, mutta ei onneks käyny sillä tavalla, että kukaan olis kaatunu tai pudonnu siihen kettingin päälle.

Siitähän olis tullu tommosta soosia, kun se olis vetäny sinne klyysiin. -- Joo, kyllä oli perämiehet valkosena [nauraa].

Ankkuri oli siis ollut laskuvalmiina vesirajassa, ja kun sitä oli yritetty nostaa omalle paikalleen kraanan eli pienen nostokurjen avulla, oli ankkuriin kiinnitetty vaijeri katkennut ja kettinki lähtenyt liikkeelle kaataen miehistön jäseniä. Jos olisi pudonnut kettingin päälle tai se olisi onnistunut riuhtaisemaan miehen puristuksiin laivan reunassa olevaan silmäkkeeseen, josta kettinki kulki ankkuriin, olisi lopputulos saattanut olla paljon traagisempi.

Juhani Heinospelä meri oli tuttu elementti, sillä kotipaikka sijaitsi Viita-Höyskerin saarella Merikarvialla ja perheen isä oli kalastaja. Isän siskoista kaksi oli myös työskennellyt kokkeina kaljaaseissa. Heinonen muistelee, että ensimmäinen kontakti laivoihin tuli jo lapsena, kun kotirannasta katseltiin lastausta odottavia aluksia.

Luodosta oli suora näköyhteys Tynnyrikarissa lastaaviin laivoihin, ja taisi olla kamarin ikkunastakin. Syys iltoina katselimme kun Suurissa laivoissa Valot loistivat. Ankkurin lekotus-kolina kuului hyvin luotoon, Tuulesta riippuen. Krookan lahdella oli usein laivoja lastaamassa, laitureissa pienempiä, isot ankkurissa. Silakkarysä reissuillahan ajettiin aivan laivojen vierestä, kun ne lastasivat Tynnyrikarin lastauspaikalla, siis isot laivat, jotka eivät päässeet Krookkaan. Kun mentiin kesällä kirkkoon, eli veneellä Krookkaan, siinä oli paljon nähtävää matkan varrella, Kaddista Krookkaan tullessa tuli aamuisin suuria kuljetusveneitä vastaan miehiä täynnä matkalla laivan lastooseen. Pölkkyrinkejä hinattiin ja joka puolella oli

elämää. Mehän kuljettiin aina Krookkaan, siellä oli kaupat, ja Kaddiin, ja Ouran taakse rysille. -- joskus nähtiin kun hinaaja tuli Kuuskerin lahdelta hakemaan pöllilautan.

Heinonen opiskeli Peipun kansakoulussa seitsemän vuotta, jonka jälkeen hän kävi vielä vuoden kansalaiskoulua. Sen jälkeen perheen esikoinen autteli kalastaja-isää tämän töissä. Ajatus merille lähdöstä kuitenkin kypsyi mielessä vähitellen, kun kavereita pestautui töihin laivoille. Heinonen otti selvää tarvittavista papereista, joihin kuului muun muassa esteettömyystodistukset passia varten, lääkärintodistus ja tuberkuloositodistus. Sen jälkeen, loppukesästä vuonna 1965, hän vei nimensä Mäntyluodon merimiesväilyksen eli Myllyn työnhakulistalle. Aluksi Heinonen joutui varalistalle, mutta koska hän kuului Merimiesunionin kalastusjaostoon, siirrettiin nimi suoraan päälisalle. Reilun parin kuukauden päästä tuli ilmoitus jossa kerrottiin, että jungmannin paikka olisi vapaana Kannas-nimisessä laivassa.

Naapurissa oli puhelin. He tulivat illalla sanomaan että sinun pitää olla huomenna aamupäivällä Mäntyluodossa Kannas-nimisessä laivassa. Pakkasin tavarat, äiti sanoi että kun peset pyykkiä, liota vaatteita ensin. Isä toi minut soutuveneellä Laaveen puolelle, jatkoin siitä pyörällä satamaan, josta linja-auto lähti Poriin. Isällä oli asiaa Krookkaan päivällä, hän toisi pyörän kotiin.

Heinonen kertoo, että vanhemmat suhtautuivat hänen merille lähtöönsä suopeasti, myös isä oli nuorena halunnut merimieheksi. Vanhempien positiiviseen asenteeseen on varmankin vaikuttanut myös se, että merimiehen ammatti oli Merikarvialla tuttu ja lähipiirissä oli paljon merenkulkijoita. Heinonen toteaa, että merimiehen ammatti oli tärkeä myös siksi, että muita ammatteja ei ollut paljoa tarjolla kotiseudulla. Laivaan mukaan Heinonen muistelee ottaneensa vain vaatteita ja saappaat. Hän kertoo, että suomalaisissa laivoissa oli hänen uransa aikana aina petivaatteet sekä pyyhkeet ja peseytymistuotteet. Se on ollut Heinosen kokemuksen mukaan valtava etu.

Saavuttuaan Mäntyluotoon Heinonen muistelee hakeneensa Myllystä työtönosoituskortin ja vieneensä sen kipparille laivaan. Sen jälkeen hän kävi kapteenin kanssa mynsträämässä¹¹¹. Heinonen kertoo, että mynsträysmies oli iäkäs, ystävällinen mies, joka jututeli koko ajan kapteeni Soinin kanssa. Kannas oli 1930-luvulla rakennettu niin sanottu lempuluukku-laiva, jonka lastiruumat peitettiin puuluukuilla ja sen jälkeen pressulla.

¹¹¹ Pestautua laivaan, tehdä sopimus työnantajan kanssa.

Talvella laitettiin kolmekin pressua päällekkäin ja suolaa niiden väliin, pressujen jääty-
misen ehkäisemiseksi. Heinonen sai oman hytin laivan vasemmalta sivulta. Työt alkoi-
vat heti pestauksen jälkeen. Laiva purki kolilastia, ja Heinonen määrättiin poistamaan
kannella reelingin¹¹² klyysseistä¹¹³ ja muista aukoista tukkeena ollutta katiskaverkkoa
sekä siivoamaan ruumaa kolilastin purkamisen jälkeen. Merellä lähdettiin jo saman illan
aikana, myös Heinonen pääsi ruoriin. Suuntana oli Raahе, josta haettaisiin rautaharkko-
lasti, joka sen jälkeen vietäisiin Ruotsin Ronnebyhyn. Raahessa laivan ruumaan lastat-
tiin magneetin avulla rautaharkkoja, jotka painoivat pari-, kolmesataa kiloa kappale.
Heinonen muistelee, että koska lastia tuli vain pieni määrä ruuman pohjalle laiva keinui
merellä todella paljon painopisteen ollessa niin alhaalla.

*Työvaatteet päälle ja töihin, siitä se alkoi, illalla olin jo ruorissa Merikar-
vian ulkopuolella matkalla Raahеen hakemaan rautalastia. Försti käski
vetää lipun alas, se oli juuttunut kiinni, sanoin etten saa sitä irti. Hän vas-
tasi ”Jumalalle ja merimiehelle ei mikään ole mahdotonta”. Sain lipun
alas.*

Merenkulku on tyypillisesti ollut nuorten miesten ammatti ja Suomessa näyttää aina
riittäneen seikkailunhaluisia nuorukaisia, jotka lähtivät merille nähdäkseen maailmaa
¹¹⁴. Merimiehen ammatti oli pitkään ainoa, varteenotettava keino päästä ulkomaille.
Laivat saattoivat seistä satamissa pitkiäkin aikoja, mikä mahdollisti vieraaseen kulttuu-
rin tutustumisen merenkulkijoille.¹¹⁵ Myös tässä tutkielmassa seurataan kolmen nuore-
na merille lähteneen miehen ensireissua: Carl Julius Panelius oli vasta viisitoistavuotias
ja Juhani Heinonen seitsemäntoistavuotias, Matti Lappalainen otti pestin 20-vuotiaana.
Lappalainen oli kuitenkin työskennellyt jo ennen mönsträystään kansimiehenä hinaajas-
sa. Ainoastaan Heinonen mainitsee suoraan sen, että yksi merimiesammattiin ajanut asia
oli mahdollisuus nähdä maailmaa, mutta myös Lappalaisen haastattelusta seikkailunhalu
tulee rivien välistä ilmi.

Yhteistä näiden kolmen merimiehen taustoissa on se, että he kaikki ovat kotoisin vesis-
töjen äärestä ja ovat jollakin tavalla olleet tekemisissä merenkulun kanssa jo aikaisem-

¹¹² Suojakaide, partaan yläosa.

¹¹³ Aluksen partaassa oleva silmäke, jonka läpi kiinnitysköydet vedetään.

¹¹⁴ Kaukiainen 2008a, 9.

¹¹⁵ Karjalainen 2008b, 83. Ks. myös Gerstenberger 2008, 25. Merimiesten satamakäyntejä tutkineen Heide Gerstenbergerin mukaan seikkailunhalu ja mahdollisuus nähdä maailmaa olivat tärkeitä tekijöitä merimiehen ammattiin päätyneille.

min.¹¹⁶ Paneliuksen isä oli kofferdikapteeni, Lappalaisen isoisä oli kippari ja Heinosen isä kalastaja.¹¹⁷ Lappalaiselle ja Paneliukselle yhteistä on pitkä opintie, jonka tarkoituksena lienee ollut muu kuin merimiehen ura. Panelius opiskeli ala-alkeiskoulussa Raumalla ja ylä-alkeiskoulussa Turussa. Hän olisi halunnut jatkaa opintojaan, mutta perheen isän menehdyttyä oli pakotettu palaamaan Raumalle. Kymnaasi, ala- ja ylä-alkeiskoulu olivat 1800-luvulla oppilaitoksia, joita varakkaammat perheet suosivat¹¹⁸. Lappalainen sen sijaan kävi keskikoulun, joka 1930-luvun loppupuolelle asti oli pääasiassa hyvin toimeentulevien ja useimmiten kaupungeissa asuvien perheiden lasten opinahjo¹¹⁹. Juhani Heinosen vaihtoehtoina kansakoulun jälkeen olivat perheen kalastustilan jatkaminen tai merille lähtö, sillä hän ei ollut kiinnostunut korkeammasta koulutuksesta. Merimiesammattista haaveileva saattoi pestautua töihin laivaan ilman muodollista koulutusta aina 1980-luvulle saakka. Päälystön koulutus on kuitenkin aloitettu jo vuonna 1813 ja vuodesta 1961 alkaen on ollut myös tarjolla miehistön koulutusta. Suomalaisen yhteiskunnan koulutustason nousu alkoi siis vähitellen näkyä myös merimiehen ammatissa, kun miehistöpuolen jäsenetkin joutuivat koulunpenkille ennen laivalle pääsyään.¹²⁰ Merenkulkuala etenkin miehistön näkökulmasta on ollut yksi viimeisistä aloista Suomessa, mihin oli normaalia hakeutua ilman ammattikoulutusta, ja myös viimeisiä aloja, joille ammattikoulutusta ei ollut tarjolla¹²¹.

Paneliuksen päätyminen meriuralle eroaa Lappalaisesta ja Heinosesta siten, että hänelle merimiehen ammatti ei ollut ykkösvaihtoehto. Paneliuksen pestasi perheen tuttu ja Osmon kapteeni J. R. Söderholm. Panelius ei muistelmissaan kerro miten hän varautui merille lähtöön ja oliko jotain tarvittavia papereita hankittava. 1800-luvulla miehistön pestaus oli tarkka prosessi, jolloin aluksen päällikkö tai laivanvarustaja teki pestaussovimuksen, joka rekisteröitiin merimieshuoneessa. Sen jälkeen merille lähtö sinetöitiin maistraatin katselmuksessa.¹²² Merimiehen palkka sovittiin kahdenkeskisen neuvottelun perusteella joko kuukausi- tai matkakohtaiseksi palkaksi¹²³. Palkka määräytyi va-

¹¹⁶ Panelius ja Heinonen ovat siinä mielessä taustaltaan tyypillisiä merimiehiä, että he ovat kotoisin rannikolta. Raumalaista merenkulkua tutkineen Jari Lybeckin mukaan ylivoimaisesti suurin ryhmä raumalaisilla laivoilla purjehtineista merimiehistä oli kotoisin Raumalta tai lähiseudulta. Turun ja Porin läänin sekä Ahvenanmaan ulkopuolelta kotoisin olevia merimiehiä pestautui vain joitakin prosentteja (Lybeck 2012, 108).

¹¹⁷ Lybeck 2012, 108.

¹¹⁸ Parkkonen 2008, 5.

¹¹⁹ Tilastokeskus 2007.

¹²⁰ Karjalainen 2008, 71.

¹²¹ Aho 2016c, henkilökohtainen tiedonanto.

¹²² Lybeck 2008, 25-26.

¹²³ Lybeck 2012, 135.

kanssin mukaan ja kajuuttavahti Paneliuksella se oli kaksitoista markkaa kuukaudessa¹²⁴.

Lappalainen ei kerro varustautuneensa ensireissuun muuten kuin hankkimalla kahden vuoden passin. Hän ei myöskään tuo ilmi, täytyikö tulevan prenttiin käydä ilmoittautumassa jossakin virastossa. Lappalaisen kuukausipalkka oli sata markkaa. Heinosen pestautuessa 1960-luvulla laivaan, on nähtävissä byrokratian kasvu. Heinonen tarvitsi useita erilaisia virallisia papereita, joista hän mainitsee muun muassa esteettömyystodistukset passia varten, lääkärintodistuksen sekä tuberkuloositodistuksen. Pyrkinessään töihin alukselle Heinonen ei Paneliuksesta ja Lappalaisesta poiketen ollut henkilökohtaisesti yhteydessä laivan varustamoon tai kapteeniin, vaan vei nimensä merimiesten työnvälitystoimistoon, josta otettiin yhteyttä, kun haettavissa ollut työpaikka vapautui. Työpaikkaa tuli odoteltua kuitenkin vain parisen kuukautta ja mönsträys tapahtui Kannaksen kapteenin ja mönsträysmiehen kanssa. Nykyisin laivojen työsuhteet solmitaan varustamoon eikä yksittäiseen laivaan. Sillä mahdollistetaan se, että varustamo voi siirtää työntekijöitään laivasta toiseen.¹²⁵ Heinosen palkka oli satakuusikymmentä markkaa kuukaudessa, jota hän piti melko pienenä.¹²⁶

Suomen Merimies-Unionin toiminta alkoi 1920-luvulla, mutta se ei saanut nostettua merimiesten palkkoja, sillä vielä 1930-luvun lopulla suomalaisten merenkulkijoiden palkat olivat eurooppalaista pohjatasoa. Toisen maailmansodan jälkeen ammattiyhdistysliike voimistui ja Merimies-Unioni sai vuonna 1946 läpi vaatimuksen, jonka mukaan ulkomaanliikenteeseen voitiin pestata vain sen jäseniä. Sen vuoksi ammattiyhdistyksen merkitys myös työehtosopimusneuvotteluissa korostui. Parantuneet työehdot nostivat merimiesten ansioita, ja 1970-luvun puolivälissä suomalaisten varustamojen miehistökustannukset olivat jo puolitoistakertaiset Britanniaan verrattuna, kaksi kertaa niin korkeat kuin Kreikassa ja kolminkertaiset verrattuna mukavuuslippumaa Liberiaan.¹²⁷

Paneliuksen, Lappalaisen tai Heinosen haastatteluista ei tule ilmi, että laivalla olisi käytetty varsinaisia työasuja. 1800-luvun lopussa kauppalaivoilla seilanneilla merimiehillä käytössä ollut erityinen merimiesasu alkoi väistyä tavallisten arkiasujen tieltä vuosisa-

¹²⁴ Lybeck 2012, 141.

¹²⁵ Karjalainen 2008, 81.

¹²⁶ Paneliuksen, Lappalaisen ja Heinosen palkkoja vertaillen tulee ottaa huomioon rahan arvossa tapahtuneet muutokset ja rahan käyttö eri aikakausina. Vuoden 2015 rahaan suhteutettuna Panelius tienasi noin 16€/kk, Lappalainen noin 35€/kk ja Heinonen noin 288€/kk (*Suomen pankin rahanarvolaskuri 2016*).

¹²⁷ Kaukiainen 2008a, 11.

dan loppupuolella ¹²⁸. Panelius ei muistelmissaan kerro, mitä hän otti kotoaan mukaan laivaan. Sen sijaan hän kirjoittaa siitä, kuinka perheen äiti opetti poikaansa parsimaan sukkia, paikkaamaan ja pesemään vaatteita sekä laittamaan ruokaa. Lappalainen ei sen sijaan tiennyt millä tavoin purjehdukseen olisi pitänyt varautua eikä hänellä ollut mukanaan mitään varsinaisia työvaatteita. Hän kävi vielä ennen laivan lähtöä ostamassa ainakin patjan ja viltin sekä lakanoita. Uudentyyppiset työasut kuten haalarit ja kumisaappaat yleistyivät laivoilla 1920- ja 1930-luvuilla ¹²⁹. Tavanomaiseen vaatetukseen kuuluivat ns. dongarit eli farkkukankaasta valmistetut housut sekä flanelli- ja villapaidat. Hihattomat aluspaidat olivat käytössä lämpimillä merialueilla. Sateen sattuessa pukeuduttiin öljykangaspukuun tai pitkään päällystakkiin sekä sydvestiin. Kintaat olivat ehdottomasti kiellettyjä, sillä ne estivät pitävän otteen saamisen kiinni pidettäessä. ¹³⁰ Heinonen kertoo ottaneensa mukaan vaatteita ja saappaat sekä sadevaatteet. Hän myös korostaa sitä, että satamien laitureilla kävi kauppiaita myymässä tarpeellisia tavaroita merimiehille, joten kaikkea ei tarvinnut huolehtia mukaan kotoa lähdetessä. Kun työnkuva laivalla selvisi, osti Heinonen satamasta puukon, joka oli erityisen tärkeä työkalu kansimiehelle ¹³¹. Myös Heinonen muistelee saaneensa kotoa lähtiessään äidiltä neuvoja pyykinpesussa. Heinosen aloittaessa uransa oli laivassa petivaatteet ja pyyhkeet valmiita eikä niitä tarvinnut ostaa itse.

Panelius ei muistelmissaan mainitse missä osassa laivaa hän asui, mutta purjelaivoissa miehistön asuintila eli skanssi sijaitsi laivan keulanpuolella ja makuutilojen lisäksi se sisälsi yleensä keittiön sekä varaston ¹³². Myös Lappalainen asui skanssissa. Moshulussa oli styyrpuurin ja paapuurin skanssit, joista ensiksi mainitussa majoittuivat aluksen ruotsinkielinen miehistö ja viimeksi mainitussa suomenkieliset merimiehet. Vuonna 1948 Suomessa hyväksyttiin uusi asetus, joka koski merimiesten asuntoja. Sen mukaan miehistö tuli majoittaa kahden hengen hytteihin, joissa oli oltava riittävä ilmanvaihto, valaistus ja lämmitys. Kuitenkin vielä 1950-luvun alussa Suomessa oli höyrylaivoja, joissa miehistö asui kylmissä skansseissa laivan keulassa. ¹³³ Juhani Heinonen sai heti ensimmäisessä laivassaan oman hytin aluksen vasemmalta sivulta. Vessa ja suihku sekä sauna sijaitsivat käytävällä. Heinosenella oli Kannaksen jälkeen laivoja, joissa hytti jaettiin toi-

¹²⁸ Lybeck 2012, 179-180.

¹²⁹ Lybeck 2012, 180.

¹³⁰ Rosenström 1996, 68-69.

¹³¹ Kansimiehistön tehtävänä ovat laivan moninaiset kansityöt, joiden pääasiallinen tarkoitus on yleisestä purjehduskelpoisuudesta huolehtiminen (Tilastokeskus (ei päivystä)).

¹³² Lybeck 2012, 154. Paneliuksen ollessa kajuuttapoika, miehistön nuorin ja päällikön perhetuttu, on mahdollista, että hän olisi asunut päällystön puolella.

¹³³ Kaukiainen 2008a, 11.

sen henkilön kanssa, mutta vuonna 1976 tuli standardiksi yhden hengen hytit ja suomalaisena erikoisuutena sauna pakolliseksi yli 400 bruttotonnin aluksiin¹³⁴.

Panelius ei kerro joutuiko hän töihin heti laivalle tultuaan, mutta todennäköistä se kuitenkin on verrattaessa Lappalaisen ja Heinosen kokemuksiin, jotka muistelevat aloittaneensa työt saman tien. Toisaalta kajuuttavahti oli hieman erilaisessa asemassa kuin prentiisi tai jungmanni, ja hän osallistui yleensä vain vähän laivan varsinaisiin töihin¹³⁵. Osmo otti puulastin Långgrörissä, mistä purjehdus aloitettiin kohti Marseillea. Jouduttuaan myrskyyn eteläisellä Itämerellä oli fregatti pakotettu jäämään Tanskaan korjattavaksi, sillä laiva oli menettänyt märssytangosta pükspröötin¹³⁶ ja isoprammitangon sekä saanut muitakin pienempiä vaurioita. Osmon alkumatka jatkui entistään traagisempana, kun Englannin kanaalissa matruusi Johansson putosi yli laidan eikä häntä saatu enää pelastettua. Jo vuonna 1864 oli kiinnitetty viranomaisten taholta huomiota laivojen puutteelliseen turvallisuuteen, mikä lisäsi hukkumiskuolemia. Laivoissa ei ollut niin sanottuja pelastuspoijuja tai muita tarvittavia pelastautumisvälineitä, myös laivaveneiden lasku vesille kesti niin kauan, että niistä ei ollut apua.¹³⁷ Paneliuksen ensireissu poikkeaa huomattavasti Lappalaisen ja Heinosen ensireissusta juuri siinä, että laivalla koettiin kuolemantapaus. Lappalainen ei kerro tapahtuiko menehtymisiä hänen koko meriuransa aikana, mutta Heinonen toteaa, ettei hänen työssäoloaikanaan laivassa kuollut kukaan. Tämä kertoo mielestäni hyvin merenkulun turvallisuuden parantumisesta vajaan sadan vuoden aikana.

Myös Lappalaisen matka Moshululla suuntautui aluksi Tanskaan, mutta jo laivan lähtiessä Uuraan satamasta oli mahdollisuus onnettomuuteen ankkurin kettingin katkettua. Viipurissa laivaan otettiin puulasti, aivan kuten Osmoonkin oli otettu Paneliuksen lähtiessä merille. Suomalaisella puutavaralla riitti kysyntää 1800-luvulla suurvaltojen rakentaessa sota- ja kauppalaivastojaan. Maailmansotien välisenä aikana taas puuta kannatti kuljettaa suurilla purjelaivoilla reiteillä, joilla nopeus ei ollut tärkein tavoite, sillä kone- ja moottorialukset eivät olleet vielä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä heikon polttoainetaloutensa vuoksi kilpailukykyisiä.¹³⁸ Heinosen tullessa mönsträtyksi Kannakseen laskattiin laivaan rautaharkkoja, mikä kertoo raudan- ja teräksen kysynnän yleistymisestä

¹³⁴ Kaukiainen 2008a, 11.

¹³⁵ Lybeck 2012, 155.

¹³⁶ Purjealuksen halkaisijapuomi laivan keulassa.

¹³⁷ Lybeck 2012, 165.

¹³⁸ Ojala, ei päiväystä.

merenkulussa.¹³⁹ Heinosella on Paneliuksen tavoin kokemus myrskystä ensimmäisellä merimatallaan, mutta se ei kuitenkaan aiheuttanut laivaan vahinkoja. Heinonen kuitenkin kuvailee voimakkaan merenkäynnin vain heiluttaneen laivaa *hullun lailla*, keinuntaa lisäsi pieni rautaharkkolasti ruuman pohjalla.

3.2. Miehistö ja työ laivalla

Laivan henkilökunta jakautuu työn sekä ammatin mukaan päällystään ja miehistöön sekä kansi- ja konepuoleen. Työnkuva eri ryhmien välillä vaihtelee melko paljon. Työt laivassa muodostuvat kolmen erilaisen tehtävän ympärille. Aluksen paikan määrittäminen eli navigointi kuuluu päällystölle. Laivan purjehdittavuudesta huolehtiminen sekä laivan ja miehistön tarvikkeiden huollosta vastaaminen kuuluu miehistön jäsenille. Päällystön tehtäviin kuuluvat muun muassa henkilöstöasioista ja aluksen turvallisuudesta huolehtiminen sekä laivan lastauksen ja purkamisen suunnittelu ja valvominen.¹⁴⁰ Kansimiehistön tehtävänä ovat laivan moninaiset kansityöt, joiden pääasiallinen tarkoitus on yleisestä purjehduskelpoisuudesta huolehtiminen¹⁴¹. Laivan konemiehistön tehtävät taas liittyvät olennaisesti aluksen tekniseen huoltoon sekä sen ylläpitoon¹⁴².

Laivalla on perinteisesti vallinnut voimakas hierarkkinen järjestelmä, jossa ylintä valtaa on käyttänyt kapteeni yksin. Laivan päällikkö¹⁴³ vastaa aluksen kokonaisjohtamisesta ja hänellä on ylin vastuu laivan henkilökunnasta, laivan merikelpoisuudesta sekä kaikesta mikä liittyy aluksen operointiin¹⁴⁴. Kapteeni ei suoranaisesti osallistu laivan käsittelyyn ja töiden valvontaan merellä, vaan antaa määräykset perämiehelle, joka välittää tiedon miehistölle¹⁴⁵. Purjelaivassa kapteenin tehtäviin kuului myös lastin myyminen ja paluulastin ostaminen sekä rahtikuljetukseen jäädessä, rahtisopimuksen teko¹⁴⁶. Laivan miehitys vaihtelee aina hieman alustyyppistä ja aikakaudesta johtuen¹⁴⁷.

Laiva on poikkeava ja suljettu ympäristö, jossa työtä ja vapaa-aikaa ei voi erottaa toisistaan samalla tavoin kuin maissa. Koko työjakso vietetään samojen henkilöiden kanssa ja saman komennon alaisuudessa. Laivaa onkin kuvattu totaali-instituutioksi, joka eroaa

¹³⁹ Ojala, ei päiväystä.

¹⁴⁰ Talasmäki 2006, 28.

¹⁴¹ Tilastokeskus (ei päiväystä).

¹⁴² Talasmäki 2006, 28.

¹⁴³ Aluksen päälliköllä on useimmiten merikapteenin tutkinto, mutta rajoitetuilla liikennealueilla sekä pienissä aluksissa riittää alempikin pätevyys (Meriliitto 2016a).

¹⁴⁴ Meriliitto 2016a.

¹⁴⁵ Lybeck 2012, 157.

¹⁴⁶ Lybeck 2012, 157.

¹⁴⁷ Ks. liite 4, selvitys purjelaivan ja rahtilaivan miehistöistä sekä miehistön työtehtävistä.

maalla vietetystä elämästä siten, että nyky-yhteiskunnassa ihminen nukkuu, huvittelee ja työskentelee eri paikoissa, eri osallistujien kanssa ja eri auktoriteettien alaisena. Laivassa näitä kolmea eri elämänpiiriä erottavat rajat sortuvat ja kaikki tapahtuu saman kokennon alaisena.¹⁴⁸

Erityisesti purjelaivakaudella laiva oli ahdas ja kolkko työympäristö ainakin miehistölle. Keskikokoisessa parkissa päällystön tilat eli kajuutta sijaitsi laivan perässä, miehistön skanssin¹⁴⁹ sijaitessa keulan puolella ja pääosin kannen alla. Skanssissa oli makuutilojen lisäksi usein myös keittiö, ja varasto muun muassa purjeille.¹⁵⁰ Skanssin sijoittuminen laivan keulaan johtuu sekin hierarkiasyistä, sillä merellä keula heittelee enemmän kuin perä, jossa on sen vuoksi mukavampi oleskella.¹⁵¹ Kymmenen miehen skanssin lattiapinta-ala saattoi olla noin 14 m² ja korkeus hieman alle kaksi metriä. Sisustukseen kuului pöytä, usein tuolien paikalla oli merimieskirstuja, ja makuusijat seinän vierellä. Valoa tuli ikkunoista ja öljylampusta. Kamiina ei kuulunut tavanomaiseen varustukseen ja lämpöä saatiin usein vain keittiön hellasta. Kosteus ja kylmyys, sekä lämpimillä merialueilla vallinnut kuumuus, saivat skanssissa asujien olon tukalaksi. Miehistön käymälät yleistyivät vähitellen, mutta sitä ennen tarpeet oli tehtävä laidan yli. Päällystön tiloissa sen sijaan käymälöitä oli käytössä jo aikaisemmin.¹⁵²

Vahtijärjestelmä muodostaa laiva-arjen selkärangan, sen mukaan määräytyy työ- ja vapaa-aika. Purjelaivoissa miehistö jaettiin puoliksi kahteen vahtiin ja erityisesti pohjoismaissa purjelaivoilla vahti oli usein jaettu viiteen määriteltyn vahtivuoroon¹⁵³. Styyrpuurin¹⁵⁴ vahtia komensi kapteeni. Tilanteessa, jossa laivalla oli kaksi perämiestä, styyrpuurin vahti kuului aliperämiehen komentoon. Paapurin¹⁵⁵ vahti oli ensimmäisen perämiehen hallinnassa. Miehistö jakaantui vahteihin siten, että molemmissa vahdeissa oli sama määrä samalla vakanssilla purjehtineita henkilöitä. Styyrpuurin vahtiin lukeutui timpuri ja paapurin vahtiin puosu, purjeentekijä ja kokki.¹⁵⁶

Vahdeista toinen oli aina töissä ja toinen vapaalla. Tarpeen vaatiessa, kuten esimerkiksi myrskyisellä säällä, voitiin kutsua myös vapaavahti töihin. Merellä käytössä oli vihel-

¹⁴⁸ Karjalainen 2008, 74 & Pärssinen 1976, 121.

¹⁴⁹ Aluksen keulahuone, yhteismajoitustila.

¹⁵⁰ Lybeck 2012, 154.

¹⁵¹ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

¹⁵² Lybeck 2012, 154.

¹⁵³ Ensimmäinen vahti 18-24, ns. koiravahti 24-4, päivävahti 4-8, aamupäivävahti 8-13 ja iltapäivävahti 13-18.

¹⁵⁴ Laivan oikea puoli perästä keulaan katsottuna.

¹⁵⁵ Laivan vasen puoli perästä keulaan katsottuna.

¹⁵⁶ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

lysjärjestelmä, jonka avulla koko laivaväki voitiin kutsua kannelle. Jos perämies vihelsi pilliin kerran, hän kutsui ns. poliisin eli juoksupojan luokseen, jos vihellyksiä oli kaksi tuli koko työssä olevan vahdin saapua perämiehen luokse. Kolme vihellystä pilliin tarkoitti ”kaikki miehet kannelle”, tämä koski myös vapaavahdissa olevia merimiehiä.¹⁵⁷

Fregatti Osmon neitsytmatkalla laivassa miehistöön kuului 22 henkilöä. Kapteeni J.R. Söderholmin lisäksi päällystössä palvelivat perämies Hjulman sekä konstaapeli Johansson. Miehistön jäseniä olivat puosu, kaksi timperiä, kolme matruusia sekä neljä puolimatruusia ja seitsemän jungmannia. Heidän lisäksi laivalla palveli myös kokki sekä kajuuttavahti Carl Julius Panelius. Merimiehiksi pestautui nuoria miehiä ja tyypillisissä suomalaisissa valtameripurjehtijoissa keulaskanssissa asuvan miehistön keski-ikä oli noin kaksikymmentäviisi vuotta, vain harvat jatkoivat meriuraa yli neljäkymmentävuotiaiksi.¹⁵⁸ Keskimäärin kapteenin tutkinto suoritettiin 25–30 vuoden iässä, mutta silloin kapteeniksi pyrkivällä tuli olla suoritettuna meripalvelusta jo neljä vuotta. Valtaosa merikapteeneista oli säätyläistäustaisia, mutta tämä johtui pääosin siitä syystä, että opetus oli ennen 1860-lukua yksinomaan ruotsinkielistä ja pääsyvaatimuksena olivat normaalin luku- ja kirjoitustaidon lisäksi perustiedot matematiikasta.¹⁵⁹

Osmo saapui Kööpenhaminasta Marseilleen 5. marraskuuta 1869, josta se jatkoi lastin purkamisen jälkeen Sisilian Trapaniin lastaamaan suolaa. Sisiliasta matka vei kohti Norjan Bergenin, mihin laiva saapui kahdeksas toukokuuta. Bergenistä Osmo purjehti painolastissa North Shieldsiin Englantiin, jossa alus laitettiin kuivatelakalle rungon kuparipinnoitusta varten, samalla sille tehtiin uusi luokitus Ranskan Veritasissa. North Shieldsissä Osmo myös varustettiin kahdella kanuunalla, sillä sen seuraavat määränpäät olivat Lähi- ja Kaukoidässä, missä merirosvous ei ollut harvinaista.¹⁶⁰

Osmo vei kivihiiltä Englannista Adenin satamaan nykyiseen Jemeniin¹⁶¹, josta se purjehti painolastissa nykyiseen Myanmariin. Siellä laivaan otettiin riisilasti. Panelius kertoo tarkasti päivien kulusta ja työnteosta aluksella. Erityisesti mieleen on jäänyt kajuuttavahdille ja kokille määrätty erityistyö neljän kuukauden matkalla Myanmarista takaisin Eurooppaan.

¹⁵⁷ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

¹⁵⁸ Kaukiainen 2008b, 262.

¹⁵⁹ Kaukiainen 2008b, 256.

¹⁶⁰ Kaukiainen 2008b, 260.

¹⁶¹ Laiva saapui perille 22.11.1870 eli noin vuosi Paneliuksen pestautumisen jälkeen.

Under resan hade Kocken och jag ett extra arbete som bestod där att mendels en av Kapten uppfunnen enkel apparat iform av en stor, hög mortel med tyåtföljande därtill lämpad stöt avlängsa skalen från risen. Detta förehavande tag nog mycken tid i avspråk men vad betydde det då födan därigenom stälde sig billig. För grisen som vi hade ombord behövde vi icke avlägsna skalen ifråga. Posun lätt risen sig väl behaga och vid ankoms-ten till B.haven hade densamma stigit i vigt, rang och väldighet. Då Kap-ten i B. sålde densamma belöpte sig vigten enligt vad jag påminner mig til omkring 20 lispund.

Panelius ja laivan kokki joutuivat kuorimaan lastina ollutta riisiä kapteenin kehittämällä yksinkertaisella laitteella, eräänlaisella korkealla huhmareella. Kuoritusta riisistä sai paremman hinnan, joten kokin ja kajuuttavahdin työ oli ollut varsin tuottoisaa. Ainakin laivan kapteenista, joka sai niin sanottuna kaplaakina pitää 5 % laivan tuotosta. Matka Myanmarista Eurooppaan kesti koko kevään ja kesän maaliskuulta heinäkuulle 1871.

Elämä laivalla oli Paneliuksen mukaan työntäyteistä. Päivät aloitettiin ja lopetettiin nopealla rukouksella säässä kuin säässä. Kapteenin tai perämiehen pitämä hartaushetki kuului pääasiassa sunnuntain ohjelmaan, mutta vuoden 1873 merilaki velvoitti päällik-
köä järjestämään yhteisen aamu- ja iltarukouksen sekä pyhäpäivän jumalanpalveluksen aina kun se oli mahdollista. Lain toteuttamisessa lienee kuitenkin ollut suurta vaihtelua.

¹⁶² Hyvällä ilmalla, joka erityisesti pasaatialueilla jatkui viikkoja, kaksi miestä, jotka taisivat sepän ammatin, valmistsivat erilaisia rautaesineitä sekä valoivat keltaista metallia eri käyttötarkoituksiin, kuten laivaveneen hankaimiin. Laivan kirvesmies valmisti teak-puusta hyödyllisiä tavaroita esimerkiksi kajuuttaan. Panelius kertoo, että monet miehis-tön jäsenistä työskentelivät purjeenompelussa, joka opetettiin myös nuorille pojille. Tämän lisäksi he saivat opastusta muun muassa kannen tervauksessa, rikin¹⁶³ hoitami-
sessa, merimieslangan kutomisessa ja köysien punonnassa. Pleissaaminen eli kahden köydenpätkän punonta yhdeksi köydeksi oli merimiehelle tärkeä taito, jota tarvittiin esimerkiksi silloin, kun köydestä oli poistettava heikoksi käynyt kohta. Apuna tässä työssä oli kaulassa narussa kannettava terävä puikko eli malspiikki.¹⁶⁴

Panelius muistelee, että fregatti Osmo oli vahva ja tiivis alus. Miehistön tehtävänä oli pumpata merivettä erityisillä pumpuilla varsinkin trooppisilla alueilla virkistääkseen ja

¹⁶² Lybeck 2012, 160.

¹⁶³ Riki eli takila, aluksen mastot, raa'at, köysistöt ja purjeet.

¹⁶⁴ Lybeck 2012, 161.

suojatakseen laivan sisäpohjaa. Sen jälkeen vesi pumpattiin tavallisilla pumpuilla pois laivasta. Paneliuksesta Osmon purjehdittavuus oli hyvä ja sen pohjan rakenne ihailtava ja kuuluisa monien ulkomaalaisten luokittelueksperttien mukaan. Epätyytyttäviin ominaisuuksiin kuului laivan liian suuri syväys, 21 jalkaa, raskaassa lastissa sekä lastikapasiteetin pieni koko suhteessa sen bruttorekisteritonniin.

Paneliuksen omiin työtehtäviin kuului kapteenin vaatekaapin järjestyksestä huolehtiminen. Muistelmissaan Panelius kertoo kuinka kapteenin sukat parsittiin ja vaatteet pestiin parhaan viisauden mukaan. Kajuuttavahdin tehtävä oli myös kahvinkeitto, sen Panelius koki hankalaksi sillä perämiehen ja kapteenin mieltymykset olivat erilaisia.

Kaffekokningen var emellertid ganska svår. Det hände att styrman sade. "Nå nu har du glömt att sätta kaffe I pannan" och då styrman avlägsnade sig och Kapten kom för att server sig kaffe från samma panna sade han: "Nu har du kokat starkt kaffe, riktigt tjärvatten"!

Panelius puhuu kunnioittavaan sävyyn merimiestovereistaan, jotka hoitivat työtehtävänsä hyvin. Hän kertoo vain yhdestä riidasta, ja siinä hän itse oli toisena osapuolena.

Kapten var en ytterligt ekonomisk person. En dag inträffade en värre kollision med Kapten och hans kajutvakt. Kapten hade i England försett sig med en såkallad föråds-kiste, som innehöll många för sjömannen nyttiga ting under långresorna som de vid behov hade tillfälle att tillhandla sig av Kapten. I Rangoon anhöll jag att Kapten för min räkning även skulle köpa ett stycke teakträ avsett för en bättre sjömanskista åt mig och överenskom jag sedan med ena timmermannen ombord att han skulle ifrån nämnda stycke utsåga de för kistan erforderliga bräder och resten av virket skulle han få behålla såsom ersättning för sågningen. Arbetslön för kistan betalade jag skilt. Nåja, saken var klar. Men så närmade sig tiden då timmerman var i behov av vissa tillbehör till kistan, koppar spik och litet yellow plat. Han anmodade mig att av Kapten begära få köpa dessa ting. Jag anförde min begäran och Kapten svarade häftigt "Icke är detta någon handelsbutik". Nej bara ett fattighus svarade jag. O, ve! Jag flög ut på dörren och Kaptenen iklädd sina träskor jagade klipp, klapp efter mig.

När jag så i två varv sjourungit på däck kilade jag in i Kajuten varest styrman råkade komma emot mig och gav mig skydd. Denna scen fick et

plötslig slut och såsom jag tror såväl till Kaptens som min ömsesidiga belåtenhet. Man talade ej ett ord vidare om saken. Orsaken till hans vrede star säkert att söka däri at han ansåg mig hava handlat för mycket liberal mot timmerman genom att giva resten av virket åt honom, men det låg i mitt intresse att giva honom en hederlig ersättning.

Panelius oli pyytänyt Rangoonissa eli nykyisessä Myanmarin Yangonissa kapteenia hankkimaan hänelle teakpuuta uutta merimieskirstua varten, sekä sopinut laivan kirvesmiehen kanssa, että tämä sahai kyseisestä puusta tarvittavat palat ja ylimääräisen puun kirvesmies saisi pitää itsellään. Timperi tarvitsi lisää materiaalia kirstua varten ja pyysi Paneliusta kysymään kapteenilta näitä tavaroita ostettavaksi. Kapteeni kuitenkin sanoi Paneliukselle, että laiva ei ole mikään kauppapuoti, viitaten siihen, että alukselta voisi ostella mitä tahansa. Tähän Panelius vastasi, että kauppapuodin sijasta laiva on ennen kaikkea kuin köyhäintalo. Ajatustenvaihto johti siihen, että kapteeni Söderholm ajoi puukengissään Paneliusta takaa kannen ympäri ennen kuin Panelius livahdi kajuut-taan, jossa perämies sattui tulemaan häntä vastaan antaen suojaa ärtyneeltä kapteenilta. Tilanne päättyi yhtä nopeasti kuin oli alkanutkin, eikä siitä puhuttu enää koskaan. Panelius kuitenkin kertoo ymmärtäneensä, että kapteeni menetti malttinsa, koska katsoi kajuuttavahdin toimineen liian vapaasti kirvesmiehen kanssa antaessaan lopun puun hänelle. Panelius vetoaa siihen, että hänen tehtävänänsä oli antaa työntekijälle kunniallinen korvaus.

Mitään muita ristiriitoja laivaväen kesken ei Paneliuksen muistelmista käy ilmi. Hän kertoo, että kapteeni Söderholm oli kunnollinen päällikkö ja taloudellinen henkilö, jonka huomassa laiva oli hyvässä järjestyksessä ja hoidossa. Laivoilla vallinnut sotilaallinen kuri oli kuitenkin täyttää totta vielä 1800-luvulla, eikä ruumiillinen kuritus tai työn vauhdittaminen köydenpätkällä ollut harvinaista. Vuoden 1873 merilain myötä päälliköille annettiin oikeus tuomita vakaviin rikoksiin syyllistynyt merimies julkiseen ruoska- tai raipparangaistukseen.¹⁶⁵ Hierarkian merkitys laivalla oli suuri ja jokaisella miehistön jäsenellä oli oma tarkkaan määritelty paikkansa, arvoasteikossa ylempää oli aina toteltava.¹⁶⁶ Hierarkkisesti järjestäytynyt laivayhteisö merkitsee inhimillistä järjestystä kaaosmaisen luonnon keskellä, jossa jokaisen on huolehdittava omista tehtävistään yhteisen edun ja turvallisuuden nimissä¹⁶⁷. Päällystön elinolosuhteet laivalla erosivat suu-

¹⁶⁵ Kaukiainen 2008b, 263.

¹⁶⁶ Tuomi 2008, 114-115.

¹⁶⁷ Tuomi 2008, 115 & Karjalainen 2008, 76.

resti miehistön arjesta, jossa hierarkia määritti jopa makuujärjestyksen skanssissa. Miehistö oli jatkuvasti tekemisissä toistensa kanssa, päällystön oleskellessa omissa oloissaan. Merellä päällystön jäsenet saattoivat kokea olonsa melko yksinäiseksi, sillä laivan kapteenin tuli säilyttää tietty etäisyys perämiehiin ja perämiesten miehistön jäseniin.¹⁶⁸ Kapteeni Söderholmin ja kajuuttavahti Paneliuksen lämpimiin väleihin vaikutti varmasti se, että Panelius oli kapteenin perhetuttu ja hänen kehotuksestaan lähtenyt meriuralle.

Kun riisilasti Saksan Bremerhavenissa oli purettu, purjehti Osmo jälleen North Shieldin telakalle. Englannissa laivan konstaapeli ja perämies vaihtuivat, ja 17-vuotias Carl Julius ylennettiin laivan konstaapeliksi. Samalla myös Paneliuksen kuukausipalkka kaksinkertaistui 24 markkaan. Nousu laivan hierarkiassa kajuuttavahdista konstaapeliksi oli merkittävä, sillä kajuuttavahti oli kaikista alimmalla tasolla, konstaapelin ollessa päällystön ja miehistön välissä. Konstaapelin tehtäviin kuului muun muassa huolehtia laivan proviantista eli elintarvikkeista ja niiden jakamisesta, valvoa kajuutan siisteyttä sekä sitä, että jolla ja sluuppi varusteineen olivat kunnossa ja toimia näiden veneiden päällikkönä niitä käytettäessä. Merellä konstaapeli kuului styyrpuurin vahtiin perämiehen alaisuudessa. Jos laivalla ei ollut perämiestä, konstaapeli oli hänen tilallaan.¹⁶⁹ Panelius ei kerro syitä miksi hänet ylennettiin ja minkälainen hänen työnkuvansa konstaapelina oli. Voisi kuitenkin ajatella, että hänen työtehtävänsä olivat lähempänä stuerttia kuin perämiestä, sillä taustalla hänellä oli vain pari vuotta laivaelämää eikä lainkaan merenkulkukoulutusta. Ylennys oli kuitenkin selvä osoitus siitä, että laivan kapteeni oli tyytyväinen Paneliuksen työpanokseen.

Nelimastoparkki Moshulu oli aikanaan maailman suurin purjelaiva¹⁷⁰. Matti Lappalaisen pestautuessa alukselle prenttiisiksi oli miehistössä hänen lisäksi kolmekymmentäkaksi henkilöä. Päällystöön kuuluivat merikapteeni Gunnar Boman, ensimmäinen perämies Johannes Koskelin, toinen perämies Peter Lindqvist sekä kolmas perämies Lars Winqvist. Miehistön jäseniä olivat purjeentekijä, kirvesmies, donkey-mies¹⁷¹, kokki, stuertti, kaksi matruusia, seitsemän puolimatruusia ja kuusi jungmannia sekä yhdeksän prenttiisiä.

Moshulu aloitti purjehduksensa puutavaralastissa Viipurin Uuraasta kohti Kööpenhaminaa syyskuun 27. päivä vuonna 1937. Perillä Tanskassa, jossa provianttia eli muonava-

¹⁶⁸ Tuomi 2008, 114-115.

¹⁶⁹ Lybeck 2012, 156.

¹⁷⁰ Mikkola, Jukka 2001-2016b.

¹⁷¹ Purjelaivoissa höyryvoimalla toimivan donkey-kattilan hoitaja (Wikipedia 2015).

roja täydennettiin, laiva oli lokakuun ensimmäisenä päivänä. Lappalainen aloitti työnteon heti laivalle saavuttuaan maalaamalla buukia eli aluksen keulan kaarevaa osaa Berndt Hilbertin kanssa. Kööpenhaminasta Moshulun matka jatkui Afrikkaan, jossa määränpäänä oli silloisen Portugalin siirtomaan Mosambikin pääkaupunki Lourenco Marques eli nykyinen Maputo, mihin laiva saapui 16. joulukuuta 1937. Lourenco Marquesista alus purjehti reilun kuukauden matka Australiaan hakemaan vehnälastia Port Victoriasta, missä se oli perillä 8. maaliskuuta. Australiasta matka jatkui Kap Hornin ympäri kohti Irlantia.

Vahdit Moshululla järjestettiin siten, että kummassakin vahdissa oli kaksitoista miestä. Pääosin kaikilla suomalaisilla ulkomaanliikenteessä ajavilla aluksilla käytössä oli edelleen perinteinen kaksivahtijärjestelmä, jossa neljän tunnin vahtivuoroa seurasi aina yhtä pitkä vapaavahti. Iltapäivällä vahdit olivat usein vain kahden tunnin mittaisia, jotta samat miehet eivät joutuneet aina samaan aikaan kannelle. Kaksivahtijärjestelmää käyttävillä aluksilla merimiesten työaika oli kaksitoista tuntia vuorokaudessa, vaikka teollisuudessa ja monilla muilla toimialoilla oli siirrytty jo vuonna 1917 kahdeksan tunnin työaikaan. Vahteihin ei yleensä osallistunut niin sanotut päivämiehet, joihin kuuluivat kirvesmies, korjausmies ja kokki, mutta myös heidän työaikansa oli käytännössä yli kahdeksan tuntia.¹⁷²

Moshululla yöruutiinit olivat normaalioloissa samantapaisia kuin päivätyötkin, yksi mies oli vuorotellen ruorissa ja toinen pakalla¹⁷³ tähyttämässä. Muut vahdissa olleet merimiehet tekivät kukin omia töitään, mutta tarvittaessa koko vahti kutsuttiin esimerkiksi raakaa kääntämään. Raakojen eli mastoon poikittain kiinnitettyjen, purjetta kannattelevien pyöröpuiden kääntäminen vaati voimaa, ja jos laivalla ei ollut kyseiseen työhön varattuja brassivinssejä, joutuivat miehet vetämään köydet käsin.¹⁷⁴ Lappalainen kertoo, että vahtivuoroa komentanut perämies ei osallistunut samantapaisiin laivatöihin kuin muu miehistö, vaan hänen tehtäviinsä kuului lähinnä valvoa, että kaikki toimi kuten pitikin.

No niin, ei hänellä sitten mitään muuta, ku hän vähän katteli tuulta ja seilit, että raakat on oikeessa asennossa ja hän käveli siinä sitten ruorimiehen vieressä. Välillä katto kompassia ja että kyllä tämä äijä osaa pitää ruoria, kurssia ja tämmöstä. Eihän hänellä mitään muuta hommaa sit ollu.

¹⁷² Kaukiainen 2008b, 401.

¹⁷³ Pakka on pääkantta ylempänä sijaitseva keulimmainen kannen osa.

¹⁷⁴ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

Päällystö ei aluksella muutenkaan viettänyt aikaa miehistön parissa. Lappalainen muistelee, että merikapteeni Bomania tuskin koskaan näki kannella eikä päällikkö ottanut millään tavalla osaa laivan arkirutiineihin. Lappalainen kertoo, että koko pitkän purjehduksen aikana Boman puhutteli häntä vain kerran, toruessaan vasta laivaan saapunutta prentiisiä köydenpätkien heittämisestä mereen. Kapteeni Bomania Lappalainen kuvailee erittäin säästäväiseksi mieheksi, joka kävi keräämässä satama-altaasta merimiesten sinne heittämät olutpullot. Säästämisestä oli kyse myös köydenpätkistä torumisessa.

Varmaa oot kuullukki semmosesta Bomannista? Joo, hän oli semmonen nuukuuden huippu. Se esmes tuolla satamissa, kun pojat tietysti heitteli olutpulloja ja muuta mereen, niin Gunnar Boman meni keräämään ne ja sai vähän liksaa niistä tyhjästä pulloista. -- Siellähän sitten minkä hän käveli siellä standardiprykällä ne kävelyt mitkä käveli ja tuota oikeestaan, en minä nähny kuin joskus sillä tavalla, kun oli oikeen paha ilma ollu tai taikka paha oli päällä ja hänen mielestään perämiehet ollu liikaa vähentäny purjeita. Minä kuulin, kun sanotaan joku seili hajos, että "tusan, tusan mina seglar!".

Mitään erityistä perehdytystä laivatöihin ei Lappalaisen mukaan annettu, vaan kokeneemmat matruusit ja puolimatruusit neuvoivat tarvittaessa. Lappalaisen työnkuvaan kuului muun muassa purjeenneulojan auttaminen, jolloin tehtävänä oli tavallisen sauoman ompeleminen seilimaakarin tehdessä vaativammat työt. Ompeleminen oli tuttua, sillä Lappalainen oli neulonut pressuja jo hinaajassa ollessaan. Hän kuitenkin muistelee, että pressu- ja purjekangas erosivat toisistaan huomattavasti, sillä purjekankaan ompelu tuntui siltä kuin peltiä olisi neulonut. Prentiisin työnkuvaan kuului myös kapteenin kaajuutan siivoaminen. Laivaan oli otettu Kööpenhaminasta mukaan kolme elävää sikaa ja sika-aitauksen putsaaminen lankesi usein jollekin nuorelle merimiehelle, joka sattui olemaan huonoissa väleissä perämiehen kanssa.

Ylös mastoihin kiipesivät myös jungmannit ja prentiisit matkan alusta alkaen. Lappalainen muistelee, että työt oppi nopeasti joukon jatkona ja ylös takilaan kiipeäminenkin sujui mallikkaasti. Päiväntasaajan alueelle saavuttaessa Moshuluun vaihdettiin vanhat, rikkinäiset purjeet, sillä alueelle on tyypillistä nopeasti syntyvät äkkimyrskyt. Jos laivassa olisi ollut kestävätkä myrskypurjeet rajuilman puhjetessa, olisi koko alus saattanut kaatua. Rikkinäiset purjeet sen sijaan menivät tarpeeksi kovassa tuulessa rikki eivätkä kaataneet laivaa. Ne vaihdettiin jälleen normaaleiksi purjeiksi kyseiseltä merialueelta

poistuttaessa. Purjeiden vaihtoon osallistui koko miehistö, myös purjeentekijä. Myrskyn aikana merimiehen työ oli usein vaarallista, sillä kovan tuulen takia laivan purjepinta-alaa tuli pienentää kiipeämällä ylös mastoihin kokoamaan purjeita. Nuorille merimiehille annettiin neuvoksi, että ylhäällä takilassa tuli muistaa sääntö ”yksi käsi laivalle ja yksi itselle”.¹⁷⁵

Port Victoriasta Australiasta Moshulu lähti kohti Irlantia maaliskuun alussa vuonna 1938, reitti Eurooppaan kiersi Kap Hornin ympäri. Kap Horn on tunnettu hankalista luonnonolosuhteistaan, jossa tuulet puhaltavat esteettä viilentäen lämpötiloja ja aiheuttaen sateita, myös merivirrat ovat voimakkaita ja talvikuukausina alueella ajelehtii jäävuoria.¹⁷⁶ Lappalainen ei muistele paikan ikäviä sääolosuhteita, mutta kertoo, että alueella puhalsi tuuli ja aluksesta nähtiin jäävuoria. Sää oli viileä, mikä johti takilan jäätymiseen. Lappalainen kertoo, että aluksella toivottiin, ettei purjeita jouduta reivaamaan sillä se olisi ollut mahdoton tehtävä. Laivan ollessa Kap Hornin kohdalla meri oli tyyni ja kuu paistoi, perinteitä noudattaen kapteeni tarjosi miehistölle ryypyn.

No meillä oli ihan melkein peilityyni ja kuu paistoi. -- Ja romtoti kädessä niin voiko hienompaa olla?

Kap Hornin kierrettyään Moshulu purjehti Irlannin Corkiin, josta matka jatkui kohti Belfastia. Matkaan kului kaksi viikkoa, sillä laiva ei yleisestä tavasta poiketen ottanut hinaajaa vaan purjehti omin voimin. Lappalainen muistelee olleensa turhautunut, sillä matka Corkista Belfastiin olisi hinaajan vetämänä kestänyt vain pari päivää kahden viikon vastatuuleen purjehtimisen eli kryssimisen sijaan. Kryssittäessä molemmat vahdit olivat usein kannella, sillä purjeita jouduttiin kääntämään usein, mikä oli raskasta työtä.¹⁷⁷ Lappalainen epäilee, että Boman päätyi kyseiseen ratkaisuun säästääkseen hinaajan hinnan.

Kyllä siinä sit monta kirosanaa tuli. Ko eihän sitä päässy yhtään vahtia, koko vahtia nukkumaan. Se oli just niin lyhyt matka, että vähänki ku laiva kulki, ni taas tuli vendaje¹⁷⁸. -- Sitä mä oon joskus ajatellu, että mikä ihmien järki on ollu se, että kyllähän ne hinaajat tietysti maksaa, mutta kyllä se nyt joku järki pitää olla siinäki, et kuinka paljo aikaa kuluu. -- minä epäilen vaan, että tämäkin oli Bomanin [...].

¹⁷⁵ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

¹⁷⁶ Järäinen 2006, 102.

¹⁷⁷ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

¹⁷⁸ Laivan tekemä käännös.

Lappalainen ei kerro tarkemmin miehistön välisistä suhteista, mutta hierarkiaero miehistön ja päällystön välillä on selvästi havaittavissa. Miehistö teki omat työnsä, joihin päällystö ei puuttunut kuin tarpeen vaatiessa. Kapteenin korkeimmasta vallasta aluksella kertoo tapahtuma, jossa Boman torui perämiehiä siitä, että nämä eivät olleet vähentäneet myrskyssä tarpeeksi purjeita aiheuttaen toiminnallaan joidenkin purjeiden hajoamisen. Kapteeni oli siinä mielessä hankalassa asemassa, että hänen tuli osata tasapainoilla varustamon vaatimusten ja miehistön tarpeiden välillä. Laivoilla vallinneen tiukan hierarkian takia päällystö pääsi tekemisiin vertaistensa kanssa ainoastaan satamissa, jossa oli mahdollista tavata muiden alusten kapteeneja ja perämiehiä. Raumalaisen merikapteenin Jalo Putan mukaan harvalla päälliköllä oli kuitenkin sellainen luonne, joka olisi soveltunut miehistön kanssa veljeilyyn.¹⁷⁹

Juhani Heinonen pestautui 12. lokakuuta 1965 Soini Rederin M/S Kannakseen, jota hän kuvailee pienellä koneella liikkuvaksi isoksi laivaksi. Alus oli niin sanottu lemppuluuku-laiva, jossa oli kolme puukantista lastiluukkua kannella. Miehistöön kuului jungmannin vakanssilla seilanneen Heinosen lisäksi kippari, perämies ja kokki sekä neljä kansimiestä ja yksi konemies.

Heinonen muistelee, että hierarkia aluksella ei ollut turhan tiukka, sillä laivan pienestä koosta johtuen koko laivaväki oli jatkuvasti tekemisissä toistensa kanssa. Yhteisiä sosiaalityiloja laivalla ei ollut, mutta komentosillalla keskusteltiin ja kuunneltiin radiosta musiikkia. Kapteenin johtoasemasta aluksella kertoo kuitenkin se, että Heinonen toteaa nauraen tutkan katsomisen olleen kipparin yksityistehtävä, vaikka todellisuudessa kuka tahansa ruorista vastannut merimies valvoi myös tutkaa.

Eikä ollu mitään telkkareita sillon sielä, että komentosillalla jos oli radio auki, ni saatto kuulla jotain musiikkii. Mutta ne oli enimmäkseen sitte näitä merenkulkuvehkeitä, mitkä siellä piti kaikenlaista meteliä. Kaikki toimi radiopeilauksella. Kyllä siellä tutka oli varmasti. -- Mutta siihen ny ei vissii saanu kattoo kukaan muu ku kapteeni [nauraa].

Laivoilla yleensä vallinnutta hierarkiaa Heinonen pitää koomillisena, mutta kertoo sen hiipuneen lähes kokonaan pois hänen uransa aikana. Pienillä laivoilla hierarkiaan suhtauduttiin Heinosen mielestä rennommin kuin suurilla tankkilaivoilla. Iän ja merikokemuksen karttuessa hierarkiaerot päällystön kanssa vähenivät entisestään. Heinonen

¹⁷⁹ Tuomi 2008, 114.

muistelee, kuinka uran loppuvaiheilla laivoille tuli kapteeneiksi henkilöitä, jotka olivat olleet puolimatuuseja puosuna toimineen Heinosen alaisuudessa.

Tämä hierarkia oli joskus koomillista. Kerran oli tehtyä kiljua pitkällä merimatalla ja sitä eivät kaikki hyväksyneet, siis päällystö. Mutta kapteeni oli vanha mies ja sanoi, että kilju oli tehty väärin, koska siitä puuttui hapanleivänkannikka: ”Ketään ei voi rangaista jos kilju on tehty väärällä reseptillä”.

Sen sijaan eri vakanssien määrittelemät ammattitaidon tasot olivat merkittäviä ja hän pitää tärkeänä sitä, että jungmannina tuli seilata vuosi ennen puolimatuusin arvoa. Heinosen mielestä tämä menetelmä oli parempi kuin nykyisin vallalla oleva tapa, jossa merimieheksi valmistutaan suoraan koulusta ilman käytännön kokemusta merityöstä. Kannaksella Heinosen esimiehenä toimi laivan perämies, joka teki myös samoja töitä miehistön kanssa. Perämies tuli esimerkiksi vahtivuorosta päästyään siivoamaan lastiruumia. Heinonen myös kertoo, että kaksin komentosillalla olleen perämiehen ja vahtimiehen välillä käytiin tasa-arvoisia ja avartavia keskusteluja aina lastenkasvatusta myöten. Myös maihin päällystö lähti yhdessä miehistön kanssa. Kansimiehistö ja konemiehistö tekivät Heinosen mukaan omia, erilaisia töitään, mutta vapaa-aika vietettiin kuitenkin yhdessä. Hän toteaa, että remonttihommissa tilanteesta riippuen kansimiehiä tarvittiin koneessa ja konemiehiä kannella. Konemiehiä tosin pidettiin kansimiehistön keskuudessa *vähän pölhömpinä*. Suurimman eron Heinonen tekee itsensä, rahtilaivamerimiehen, ja matkustaja-alusväen välille. Hän kokee, että matkustajalaivassa työskentelevät merimiehet eivät ole samanlaisia kuin rahtilaivoissa työskentelevät.

Eikä se voi olla, ko ei se niinko oikeestaan mun mielestä mitään merimiestöitä tai tällasta. Siälä ollaan mukana. Siälä annetaan joku köysi maihin, se sidotaan kiinni rantaan, sitte ollaan viistoista minuuttii ja mennään taas.

Kannaksella vahtijärjestelmä toimi siten, että osa kansimiehistöstä työskenteli neljä tuntia, jonka jälkeen oli kahdeksan tunnin vapaa. Päiväsaikaan merivahtityö oli jaksotettu siten, että yksi miehistä oli ruorissa, toinen vahtimiehenä ja muut muissa töissä. Ruorinpidon ja vahdin lisäksi jungmanni Heinosen työnkuvaan kuului muun muassa laivan kunnostustyötä ja siivoamista. Viikonloppuisin merellä kevyempänä työnä oli messingin kiillotus. Ruumia siivotessa ja lastatessa työaika venyi normaalia pitemmäksi. Heinonen muistelee, että työ Kannaksella tehdyn työn ominaispiirre oli, että lastiruumat

peitettiin puuluukuilla ja pressuilla, talvisin pressuja oli jopa kolme kappaletta. Luukun ja pressujen väliin laitettiin suolaa jäätymisen ehkäisemiseksi. Lauantai oli erityinen siivouspäivä, jolloin kaikki miehistötilat pestiin lattiasta kattoon.

Nii ja lauantai oli siis siivouspäivä, että siivottii kaikki katosta alkaen. Pyyhittiin kaikki puhtaaks, hytit ja pestiin seinät ja. -- Matot puhdistettiin ja harjattiin. Mä en muista oliko siellä pölynimurii silloin viel lainkaa. Ei tainnu olla, en oo ihan varma. Laivathan pidettiin viimisen päällä puhtaan, kaikki sisätilat. -- Eikä siis kotonakaan kukaa ny jatkuvasti pyyhi seinä ja kattoja ja. -- Mut tuala pestii kerra viikos kaikki.

Kannas oli vanha, Heinosen muistin mukaan 1930-luvulla Ruotsissa rakennettu alus, jossa oli ahtaat sisätilat ja talvella jäätävän kylmä ¹⁸⁰. Rauman edustalla miehistö joutui laittamaan pressun ahterin ¹⁸¹ ympäri, jotta kokki pystyi tekemään ruokaa keittiössä.

Sen mä muistan, ko siinä oli aika huono se lämmitys, että me tultii, me ol-tii Raumalla. Kuitenki silloin alko tulee jo pirunmoisia pakkasia ja esimerkiksi keittiö meinas vallan jäätyä. Siel ei pystyny enää se, se mikä se, sanottiinkohan sitä emännäks? Riksa oli yks semmonen lempini, ni me jouduttii kumminki pressu laittamaan sinne tuulenpuolen sivulle sinne ylös, että kööki ei olis jäätyny.

Heinosen pesti Kannaksessa kesti noin kaksi kuukautta, jonka jälkeen laiva jäi talvehtimaan Aurajokeen. Alus vei rahtia Suomen satamien lisäksi Ruotsiin Ronnebyhyn sekä Neuvostoliittoon Leningradiin. Heinoselle on jäänyt laivasta miehistöineen mieleen ystävällinen ja lämmin muistikuva.

Suomalaisten merimiesten työoloissa on tapahtunut poikkeuksellisen suuri ja nopea muutos toisen maailmansodan jälkeen. Työ ja elämä laivoilla muuttuivat muutamassa vuosikymmenessä enemmän kuin edeltäneen parinsadan vuoden aikana. Toiseen maailmansotaan asti suomalaisilla rahtilaivoilla noudatettiin vielä kaksivahtijärjestelmää eli kahdentoista tunnin työjaksoja, joista luovuttiin vähitellen, ja vuonna 1949 solmittiin työehtosopimus, jonka mukaan kahdeksan tunnin työaikaa ja kolmivahtijärjestelmää tuli soveltaa kaikilla vähintään 500 bruttotonnin aluksilla. Lain uudistaminen kuitenkin lyk-kääntyi aina vuoteen 1969 asti, mutta se oli ollut käytössä jo toistakymmentä vuotta.

¹⁸⁰ Ks. Suomen kauppalaivastotietokanta 2017.

¹⁸¹ Aluksen peräosa.

Samalla viikoittainen työaika vähentyi 48:sta 45 tuntiin.¹⁸² Pikkuhiljaa parannuksia tuli myös miehistön palkkoihin ja asuintiloihin. Merenkulkijoille tämä merkitsi elintason nousua ja työympäristön parantumista samalla kun laivanvarustaja paini nousevien työvoimakustannusten kanssa. Toisaalta laivojen kehittyminen suuremmiksi ja helppohoitaisemmiksi vähensi työvoiman tarvetta. Vuonna 1938 keskikokoisessa konealuksessa oli päällystö mukaan lukien 15 miehistövakanssia tuhatta bruttotonnia kohden, oli luku vielä 1900-luvun alussa puolta suurempi ja vuoteen 1980 mennessä suhde oli laskenut neljään.

Paneliuksen aloittaessa vuonna 1967 meriuransa oli fregatti Osmolla kahdenkymmenen kahden hengen miehistö, jonka päällystöön kuuluivat kapteeni, perämies ja konshtaapeli. Fregateista siirryttiin vähitellen helppohoitaisempaan parkkitakilaan, jonka ansiosta keskikokoisen laivan miehistö pieneni yhdellä tai kahdella jäsenellä. Myös suuret märssypurjeet jaettiin kahdeksi tai pienemmiksi purjeiksi, ja laivan varusteluun lisättiin erilaisia vinssejä sekä ankkuripelejä.¹⁸³ Aikansa suurimmalla purjelaivalla, nelimastoparkki Moshululla, oli kolmekymmentäkolmehenkinen miehistö ja aluksen päällystössä oli merikapteenin lisäksi kolme perämiestä. Juhani Heinosen lähtiessä ensimmäiselle merimatkalleen vuonna 1965 oli M/S Kannaksen miehistössä kipparin ja perämiehen lisäksi vain kuusi henkilöä. Tulee kuitenkin ottaa huomioon, että Kannas oli huomattavasti pienempi laiva kuin Osmo tai Moshulu ja toisaalta 1960-luvulla moottorilla toimiva alus ei tarvinnut niin paljon henkilökuntaa kuin purjelaiva. Merenkulun ja yhteiskunnan kehityksestä kertoo myös se, että Moshuluun ei enää asennettu kanuunoja, vaikka laiva matkasi samoille seuduille kuin Osmo.

Heinosen ja Lappalaisen työt olivat yhteneväisiä, ne liittyivät pääasiassa laivan kunnossapitoon sekä ruorissa ja vahdissa olemiseen. Työhön perehdyttäminen kävi työn ohessa ja muilta neuvoa kysymällä. Panelius kertoo muistelmissaan, että nuoria merimiehiä opetettiin pleissaamaan¹⁸⁴ köysiä ja ompelemaan, myös näitä molempia tehtäviä Lappalainen ja Heinonkin tekivät. Heinonen surkuttelee haastattelussaan sitä, että uransa loppuvaiheilla köysiä ei enää pleissattu itse vaan ne tulivat virallista tietä turvatarkastettui-
na. Lappalainen ja Heinonen muistelevat laivalla käytössä olleita vahteja toisin kuin Panelius. Mielestäni tämä kertoo siitä, että Panelius ei osallistunut vahteihin kuten muut miehistön jäsenet. Vahtijärjestelmä on niin tärkeä laivatyötä organisoiva osa merimie-

¹⁸² Kaukiainen 2008b, 468-471.

¹⁸³ Kaukiainen 2008b, 260.

¹⁸⁴ Punoa kaksi köyttä toisiinsa määrättyllä tavalla.

helle, että siihen osallistuminen, mutta siitä mainitsematta jättäminen vaikuttaa epäto-
delliselta. Paneliuksen työnkuva liittyi enemmän Osmon talouspuolelle, sillä hänen pää-
tehtävänsä oli siivota kapteenin kajuutta ja huolehtia tämän vaatteista, minkä perusteella
voisi ajatella hänen olleen päivämies kuten laivan purjeentekijä ja timperi. Myös Lappa-
lainen ja Heinonen siivosivat, mutta heidän työnkuvansa oli muistojen perusteella pal-
jon laajempi kuin Paneliuksen. Lappalaisen tai Heinosen muistoista ei tule myöskään
ilmi, että kapteenin vaatteiden huollosta olisi vastannut kukaan miehistön jäsenistä. Pa-
neliuksen erikoistehtävä oli riisin kuoriminen kapteenin itse kehittämällä laitteella koko
pitkän merimatkan ajan Myanmarista Eurooppaan, mitään vastaavaa tehtävää ei joutu-
nut suorittamaan Lappalainen tai Heinonen.

Modernin merenkulun myötä on tapahtunut muutos eri ammattiryhmien työnkuvassa.
Paneliuksen ja Lappalaisen aloittaessa uransa oli kapteeni vielä yksinvaltiainen laivalla.
Erityisesti Lappalaisen muistoissa päällystön ja miehistön välinen arvojärjestys tulee
hyvin ilmi. Kapteeni Bomania ei näkynyt kannella kuin harvoin, sillä kaikki määräykset
miehistölle tulivat perämiehiltä. Boman ei myöskään puhutellut yli vuoden kestäneen
matkan aikana Lappalaista kuin kerran. Moshulun perämiehetkään eivät tehneet käytän-
nön töitä vaan ainoastaan valvoivat miehistön työsuoritusta. Lappalaisen muistoista käy
ilmi kapteenin korkeampi arvo myös muuhun päällystöön verrattaessa, kun Boman to-
ruu perämiehiä repeytyneistä purjeista. Laivayhteisöä leimaavat tarkat säännöt, jotka
juontuvat sekä pitkään vallinneista perinteistä että meren mukanaan tuomasta vaaran
elementistä. Sen vuoksi on ollut tärkeää, että jokaisella on omat määrätyt tehtävänsä ja
valta on keskittynyt yhdelle henkilölle.¹⁸⁵ Paneliuksen välit Osmon kapteeniin olivat
tuttavallisemmat kuin Lappalaisen tai Heinosen. Tämä on poikkeavaa, sillä sekä Heino-
nen että Lappalainen ovat olleet vain hyvin vähän tekemisissä kapteenin kanssa. Mira
Karjalaisen mukaan ennen merenkulun modernisoitumista miehistön ja ylemmän pääl-
lystön välit olivat harvinaisia ja muodollisia, juuri tämä tulee ilmi Heinosen ja Lappalai-
sen muistoissa.¹⁸⁶ Laivatovereistaan puhuessa Panelius myös useimmiten kertoo juuri
kapteenista eikä muista miehistön jäsenistä. Panelius tunsi kapteenin jo ennen laivalle
tuloaan, toisin kuin Lappalainen tai Heinonen, ja hänen työnkuvansa oli kiinteästi si-
doksissa aluksen päällikköön, mikä varmasti on vaikuttanut myös siihen, mitä Panelius
kertoo kapteenista.

¹⁸⁵ Karjalainen 2008, 76.

¹⁸⁶ Karjalainen 2008, 79.

Heinosen muistoissa kapteenin ja päällystön valta-asema oli heikompi purjelaiva-aikakauteen verrattuna. Erityisesti Kannaksen perämiehen kanssa työskentely oli aina-kin hänen muistojensa perusteella tasa-arvoista. Perämies teki johtotehtäviensä ohella samoja töitä kuin miehistön muutkin jäsenet, mikä edesauttoi hierarkiaerojen pienentymistä. Merenkulun kehittyessä ja tehtävien keskittyessä on laivan ja kapteenin autonomia heikentynyt, eikä hän ole enää samanlainen yksinvalti- kuin aikaisemmin. Laivan ja varustamon välinen tiedonkulku oli aikaisemmin huomattavasti hankalampaa, laiva saattoi purjehtia viikkokausia ilman kontaktia maapuoleen, jolloin kapteenin erityisasema ja vastuu korostuivat entisestään. Tietoliikenteen kehittymisen myötä varustamot tietävät nykyisin koko ajan tarkalleen aluksen tilanteen. Päälliköllä on edelleen vastuu ja valta kriisitilanteiden sattuessa, mutta hän ei kuitenkaan ole enää varsinainen yksinvalti- as. Laivan hierarkian tasoittumiseen ovat vaikuttaneet myös miehistön lisääntynyt vaikutusvalta ja kohonnut oikeusturva.¹⁸⁷ Tulee kuitenkin ottaa huomioon, että Paneliuksen ja Lappalaisen aloittaessa meriuransa oli myös suomalainen yhteiskunta kerros- tuneempi, ja laivayhteisön hierarkisuus heijastelee yhteiskunnan hierarkkiisuutta¹⁸⁸.

3.3.Vapaa-aika laivalla

Laivassa vietetty aika jakautuu käytössä olevan vahtijärjestelmän mukaan vahteihin ja vapaavahteihin. Vapaa-ajat käytetään laivassa samalla tavalla kuin maissa työskentelevätkin, sillä silloin muun muassa levätään, aterioidaan ja huolehditaan pyykinpesusta sekä omasta hygieniasta ja hyvinvoinnista.¹⁸⁹ Laivan ollessa satamassa vapaavahdit kuluvat mahdollisesti myös mantereella oleskeluun, mikä tuo kaivattua vaihtelua merillä vietettyyn arkeen.¹⁹⁰ Vapaavahdissa miehistön jäsenet joutuvat kuitenkin tarvittaessa ottamaan osaa laivatöihin¹⁹¹. Mitään tiettyä vapaapäivää merimiehet eivät vietä, mutta sunnuntaisin pyritään kevyempiin työtehtäviin¹⁹².

Carl Julius Panelius muistelee, että Osmolla miehistö käytti vapaa-aikansa monenlaisiin hyödyllisiin tehtäviin. Laivaväessä oli taitava suutari sekä räätäli ja eräs miehistön jäsenistä osasi valmistaa patenttilukkoja niin sanotusta keltaisesta metallista niitä tarvitseville. Panelius kertoo kuinka laivan kirvesmies valmisti hänen laskuunsa merimieskirstun,

¹⁸⁷ Karjalainen 2008, 79-80.

¹⁸⁸ Lybeck 2000, 39.

¹⁸⁹ Weibust 1976, 105, 107.

¹⁹⁰ Lybeck 2012, 202 & Järäinen 2006, 166-169.

¹⁹¹ Weibust 1976, 106.

¹⁹² Kaukiainen 2008b, 401.

joka Paneliuksella vielä oli hyväkuntoisena, kun hän kirjoitti muistelmansa 1930-luvulla.

Frivakterna använde besättningen till mångahanda nyttiga arbeten, en var mästare somakare, en annan skraddare, några sysselsatte sig med marin målning, en del övade sig att räkna och skriva. Timmermännen tillverkade för det mästa sjömanskistor för besättningen, silka kistor förfärdigades av det präktiga teakträdet som man i Rangoon var i tillfälle att för billigt pris tillhandla sig. Även åt mig tillverkade timmerman en durabel kista, sammanfogad av 6 stycken och som jag ännu i gott skick äger. En av besättningen var behändig att tillvärka patentlås av yellow metal för besättningens räkning. Vid förefällande regnväder plögade besättningen flitigt använda sin fritid byktvätt. Såsom jag redan nämnde förflöt tiden under det dagliga arbetet underbart fart isynnerhet varo resorna i passadregionerna härliga.

Osa miehistöstä maalasi meriaiheisia tauluja, toisten harjoitellessa laskemista ja kirjoittamista. Sadesäällä kaikki vapaavahdissa olevat käyttivät aikansa ahkerasti pyykinpesuun. Panelius korostaa, että aika päivittäisessä työssä kului nopeasti. 1800-luvulla myös sanomalehdissä nostettiin esiin laivoilla vallitseva kova työtahti ja vähäinen vapaa-aika¹⁹³. Pasaatialueilla purjehdus, josta Panelius nautti, saattaa johtua kauniin sään lisäksi mahdollisesti myös siitä, että työtä oli normaalia vähemmän ja vapaa aikaa enemmän.

Paneliuksen esiin nostamat erilaiset puhdetyöt olivat suosittu ajanviettotapa purjelaivoilla. Weibust tuo tutkimuksessaan esiin, että aluksilla tehtiin muun muassa solmu- ja köysitöitä, laivojen pienoismalleja sekä merimieskirstuja. Merimiesten tekemät käsityöt, joista oli usein suoranaista hyötyä työskennellessä aluksella, tehtiin yleensä aineksista, joita laivoilla oli helposti saatavissa.¹⁹⁴ Lukeminen oli Weibustin mukaan vähäistä merimiesten keskuudessa, sillä skanssien kosteus tuhosi kirjoja ja heikko valaistus vaikeutti lukemista. Lisäksi kirjojen sivuja saatettiin käyttää savuke- tai toilettipaperina.¹⁹⁵ Hyödyllisiin ajanviettopoihin kuului myös kalastus ja linnustus, joiden ansiosta laivamuonaan saatiin aika ajoin vaihtelua, sekä raaka-aineita puhdetöihin: albatrossin

¹⁹³ Kaukiainen 2008b, 263.

¹⁹⁴ Weibust 1976, 110-111 & Lybeck 2012, 202.

¹⁹⁵ Weibust 1976, 115.

alemmista siipiluista kaiverrettiin piipunvarsia, ja hain nahka kuivattiin sekä leikattiin paloiksi, jolloin sitä voitiin käyttää hiekkapaperin tapaan kantta puhdistettaessa.¹⁹⁶

Matti Lappalainen kertoo, että vapaa-ajalla laivassa pestiin pyykkiä sään salliessa. Hän muistelee, että Moshulun ohitettua Kap Hornin sää muuttui kauniiksi ja nuoresta prenttiisistä tuntui siltä kuin olisi paratiisiin tullut, sillä lämpimässä, ja aika ajoin myös sateisessa, säässä vaatteita pystyi pesemään. Osa miehistöstä myös siirtyi nukkumaan kannelle, pois ahtaasta ja kosteasta skanssista.

Laivasta riippuen merellä voitiin viettää erilaisia sosiaalisia tapahtumia, kuten juhlia ja ”puolivirallisia” riittejä, joista tunnetuin on päiväntasaajaa ylittäessä vietettävä linjakaste¹⁹⁷. Linjakasteessa päiväntasaajan ensimmäisen kerran ylittävä merimies otetaan osaksi merimiesyhteisöä liittämällä hänet Neptunuksen valtakunnan alaiseksi. Sere monian toteutustapa vaihteli järjestäjistä riippuen, mutta yleensä hahmoina, joita vanhemmat merimiehet esittivät, olivat Neptunus ja hänen vaimonsa Amfridite, Sihteeri, Astronomi tai Kapteeni, Lääkäri, Piispa ja Parturi sekä Poliisit. Poliisien tehtävänä oli hakea kajuuttaan tai messiin odottamaan kerätyt ensikertalaiset kannelle, jossa kastettavia vastaan käytiin pikaoikeudenkäynti. Oikeudenkäynnissä heidät tuomittiin lääkärin käsittelyyn sekä kastettavaksi. Lääkärin määräyksestä kastettavien tuli juoda pahanmaakuinen lääkemalja, joka koostui ainesosista mitä laivalla oli saatavissa, kuten esimerkiksi sianihhasta ja risiiniöljystä. Sen jälkeen kokelas parturoitiin ja tervattiin maalaamalla päänahkaan tai kehoon etelän risti, jonka jälkeen hän oli valmis kastettavaksi vesisäissä. Kastamisesta saattoi pelastautua tarjoamalla alkoholia lahjukseksi.¹⁹⁸ Lappalainen muistelee, että myös Moshululla toteuttiin linjakaste, jonka perämiehet järjestivät.

No se oli, se oli siinä keulakannella, kun siinä oli tämä dunkkemannin pannu. Sen vieressä oli sitten nämä tynnyrit, mihinkä kastettavat heitettiin pää edellä, ja ne vedettiin sieltä sitten. Ja lyijymönjällä vähän mönjättiin, ja luettiin sit semmosia loitsuja niinku muka asiaan kuulu. Ja siellä sitten oli tämä vanha porukka kattomassa, siellä oli Neptunus ja.

Lappalaisen mukaan linjakaste oli hyväntahtoinen tapahtuma, jonka jälkeen kastettaville tarjottiin ryyppy kivusta ja särystä. Linjakaste saattoi kuitenkin saada myös sadistisia piirteitä, jolloin esimerkiksi lääkärintarkastukseen määrättiin alastomina ja iho tervattiin

¹⁹⁶ Weibust 1976, 117-123.

¹⁹⁷ Weibust 1976, 169-170 & Lybeck 2012, 206.

¹⁹⁸ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

sukuelimiä myöten. Kaste saatettiin toimittaa perusteellisesti upottamalla sen sijaan, että kastettava olisi vain nopeasti kastettu tynnyriin. Pahimmissa tapauksissa ensikertalaisia on vedetty hengenvaarallisesti jopa laivan pohjan eli kölin ali.¹⁹⁹

Matti Lappalaisen purjehtiessa Moshululla noudatettiin laivalla vahtijärjestelmää, jossa neljän tunnin vahtivuoroa seurasi yhtä pitkä vapaavahti. Merimiesten työaika venyi siis usein 12 tuntiin vuorokaudessa, vaikka teollisuudessa ja useilla muilla toimialoilla oli siirrytty kahdeksan tunnin työaikaan jo vuonna 1917. Vaikka laivalla oli niin sanottuja päivämiehiä, kuten kokki, kirvesmies ja purjeentekijä, venyi heidänkin työpäivänsä tavallisesti yli kahdeksan tunnin. Vuosina 1938-1939 Suomessa vahvistettiin uusi kauppa-laivojen ruokajärjestys ja merimiesten vuosilomalaki. Vapaapäivien suhteen ainoa muutos entiseen oli se, että merimiehet saivat yhdeksän palkallista lomapäivää vuodessa.²⁰⁰

Juhani Heinonen muistelee, että Kannaksessa ei ollut mitään erityisiä tiloja vapaa-ajan viettoa varten, vaan miehistö istuskeli toistensa hyteissä juttelemassa. Heinonen tuo esiin sen, että uransa alkuvaiheessa muihin laivalla työskenteleviin tutustui paremmin, sillä aluksilla ei ollut televisiota tai muuta modernia viihdykettä, minkä vuoksi aikaa kulutettiin keskustelemalla laivatovereiden kanssa. Viikonloppuisin ei satamissa työskennelty ja merellä työ oli normaalia kevyempää, kuten siivousta ja messingin kiillotusta. Vapaa-aikansa Heinonen käytti myös pyykinpesuun sekä lukemiseen. Kannaksella oli niin sanottu kirjastolaatikko miehistön käytössä. Puulaatikossa oli kirjoja, joita sai lainata lukemista varten. Satamissa laatikoita vaihdettiin toisten laivojen kanssa, jotta miehistö sai uutta luettavaa.

Siellä sitten oli näitä siirrettäviä laivakirjastokaappeja, joita sitten joskus vaihdettiin toisiin. Pyykkiä pesin vapaa-ajalla.

Nykyisin laivoilla on, aluksesta riippuen, vapaa-ajan viettoa varten päivähuone, joka usein sijaitsee messin²⁰¹ yhteydessä sekä kuntosali ja kirjasto. Merimiehen tila on rajattu yhteen laivaan, josta suurin osa on varattu lastille. Tämän vuoksi merimiehen asema on paradoksaalinen, sillä toisaalta hän liikkuu laajasti ympäri maapalloa, mutta hänen oma liikkumatilansa on erittäin suppea. Mira Karjalaisen mukaan on tyypillistä, että messissä televisio on päällä tauotta, paikalle tullaan kesken ohjelman, napataan välipalaa ja istutaan alas muka katsomaan televisiota, vaikka samaan aikaan jutellaan muita asioita.

¹⁹⁹ *Vesillä - elämää ja historiaa*, (ei päiväystä).

²⁰⁰ Kaukiainen 2008b, 400-401.

²⁰¹ Kauppalaivoissa miehistön ruokailutilat.

Televisio on siis käytännössä tekosyy istua alas ja jäädä keskustelemaan laivatovereiden kanssa, sillä televisio on nykyisin lähes joka hytissä, mutta yhdessäolosta ei sovita etukäteen. Karjalaisesta laivoilla on havaittavissa edelleen hierarkia, joka heijastuu myös vapaa-aikaan, sillä päällystöllä ja miehistöllä on edelleen usein erilliset messit, ja toisen ryhmän messiin ei juuri mennä. Raja saattaa joustaa siten, että päällystön puolelta voidaan piipahtaa miehistömessissä, mutta ilman painavaa syytä miehistö ei mene edelleenkään päällystön puolelle.²⁰²

Heinonen kertoo, että joissakin laivoissa vietettiin erilaisia riittejä ja seremonioita, mutta ei Kannaksessa. Hän on osallistunut linjakasteeseen myöhemmin uransa varrella, mutta kokee tällaisten initiaatoriittien ja vastaavien kuuluvan menneisyyteen, purjelai-va-aikakaudelle. Joulua sen sijaan on vietetty laivoissa koko Heinosen uran ajan. Syntymäpäivien vietto oli Heinosen mukaan laivakohtaista. Hän muistelee, että varustamo Henry Nielsenin omistamissa laivoissa yleensä laivahenkilöstön syntymäpäiviä vietettiin.

Toisen maailmansodan jälkeen työ ja elämä laivoilla muuttuivat nopeasti. Suomalaisilla laivoilla siirryttiin perinteisestä kaksivahtijärjestelmästä, eli 12 tunnin työajasta, vähitellen kohti lyhyempiä työpäiviä. Keväällä 1945 hallitus antoi päätöksen, jolla säännöllinen työaika rannikko- ja sisävesiliikenteessä rajoitettiin kymmeneen tuntiin vuorokaudessa. Saman vuoden lopulla Merimiesunionin ja Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen solmiman työehtosopimuksen mukaan kansimiesten säännöllinen työaika rajattiin yli 1300 bruttotonnin aluksilla kahdeksaan tuntiin. Käytännössä tämä vaikutti siten, että aluksilla siirryttiin kaksivahtijärjestelmästä kolmivahtijärjestelmään. Vuonna 1969 laivoilla siirryttiin 40-tuntiseen työviikkoon, jolloin useimmilla aloilla lauantaista tuli vapaapäivä. Laivatyössä vapaisiin lauantaipäiviin ei kuitenkaan ollut mahdollisuutta kuin päivämiehillä, sillä vahtivuorot pyörivät laivassa myös viikonloppuisin. Vahtimiehistölle siis kertyi kolmivahtijärjestelmässäkin työaika 56 tuntia viikossa.²⁰³

Merenkulussa olennainen osa on laivassa vietettyjen aikojen eli törnien kestolla. Törnin aikana työskennellään päivittäin täysi työaika. Törnien keston ennalta arvaamattomuuteen vaikuttavat sääolosuhteet, jotka hidastavat ja vaikeuttavat kulkua satamiin, sekä se, että yksittäinen merimies on vain pieni pelinappula laivatoiminnoissa. Jos odottamaton rahti tulee, se yleensä myös otetaan. Varustamot eivät voi pitää työntekijöitään laivalla

²⁰² Karjalainen 2008, 72-73.

²⁰³ Kaukiainen 2008, 470-473.

kuukausikaupalla, mutta muutamien viikkojen myöhästymiset ovat mahdollisia. Työhön meno ja sieltä pois pääsy, erityisesti rahtiliikenteessä olevilla valtamerialuksilla, voivat vaihdella joillakin viikoilla. Laiva liikennöi merellä vuorokauden ympäri, eikä vuorokausi ole samalla tavalla merkittävä ajan mittari kuin maissa. Aika jakautuu vahtijärjestelmän mukaisiin jaksoihin: töihin mennään, oli aamuyö, jouluaatto tai laiva satamassa. Laivatoimintojen kannalta tiistai-aamupäivä ei eroa jouluaatosta. Merimiehelle ei pidemmän ajan mittari ole viikko tai vuosi, vaan törnin kesto.²⁰⁴

Paneliuksen, Lappalaisen ja Heinosen muistoja yhdistävät kokemukset pyykinpesusta. He kaikki muistelivat käyttäneensä vapaa-aikojaan välttämättömyyksien, kuten syömistä ja nukkumisen lisäksi, pyykkäämiseen. Laivalla merimies huolehtii omasta puhtaudesta aivan kuten maissa työskenteleväkin. Omat pyykit pestään, oltiin laivassa tai kotona. Panelius ja Heinonen tuovat esiin erilaisia vapaa-ajanviettotapoja. Panelius muistelee, kuinka Osmolla tehtiin erilaisia puhdetöitä ja laivalla oli taitavia henkilöitä, jotka hallitsivat suutarin ja räätälin ammatin, osa maalasi merimaalauksia tai opiskeli. Heinonen sen sijaan tuo esiin lukemisen ja laivakirjastokaapit. 1800-luvulla purjelaivojen miehistössä lukeminen sen sijaa oli harvinaista, lukutaidon laita saattoi olla heikompi, kosteus tuhosi kirjoja ja valaistus oli heikko²⁰⁵. Koska miehistöä on Paneliuksen purjehdusajoista vähennetty tuntuvasti, ei miehistölle jää vapaa-aikaa enää juurikaan muuhun kuin syömiseen ja nukkumiseen²⁰⁶. Heinonen kuitenkin muistelee, että uransa alkuaikoina jotkut harrastivat vapaavahdissa muun muassa köysitöitä.

Merenkulun tehostuminen sekä tietotekniikan kehittyminen ovat johtaneet siihen, että perinteisistä ajanviettotavoista, kuten käsitöistä, on siirrytty erilaisten aktiviteettien pariin. Lähes jokaisessa hytissä on nykyään televisiot ja kannettavan tietokoneen voi ottaa mukaan laivaan. Aluksilla on kuntosalit, kirjastot ja saunat.²⁰⁷ Vain Lappalainen tuo esiin linjakasteen, joka on yksi tunnetuimmista sosiaalisista tapahtumista laivalla. Heinonen toteaa, että hän muistaa linjakastetta vietetyn joillakin aluksilla, mutta hänen uransa aikana se kuului jo selvästi purjelaivakaudelle. Heinonen kertoo, että työskennellessään merillä oli joulu tavallisesti ainoa juhlallisempi päivä normaaliin laiva-arkeen verrattuna.

²⁰⁴ Karjalainen 2008, 72.

²⁰⁵ Weibust 1976, 115.

²⁰⁶ Karjalainen 2008, 72.

²⁰⁷ Karjalainen 2008, 72 & Kaukiainen 2008b, 472.

Merimies viettää työvuoron lisäksi myös vapaa-aikansa työpaikalla, joten paineiden purkaminen ei ole yhtä helppoa kuin maissa töissä olevalla henkilöllä, joka sentään voi työpäivän jälkeen rentoutua muualla. Merimies asuu eristyksissä liikkuvassa, suljetussa tilassa mikä väistämättä vaikuttaa myös hänen suhtautumiseen omaan työhönsä.²⁰⁸

4. Miehistön satamakäynnit sekä ravitsemukselliset ja terveydelliset olosuhteet aluksella

4.1. Muonitus ja terveys

Yrjö Kaukiainen toteaa kirjassaan *Laiva Toivo*, Oulu, että vain harvasta merellisestä asiasta on puhuttu tai kirjoitettu niin paljon kuin purjelaivoilla tarjotusta huonosta ruoasta. Kaukiainen nostaa esimerkeiksi matoiset laivakorput, pilaantuneen suolalihan ja ehdyvät ruokavarastot. Suomalaisilla purjelaivoilla tarjottu ruoka ei kuitenkaan poikennut paljoa siitä ravinnosta, mitä köyhin väki söi maissa. Säilytyksestä johtuvat ongelmat laivassa vaikuttivat ruoan laatuun, minkä vuoksi ravinto oli kuitenkin huonompaa ja ruoka yksipuolisempaa.²⁰⁹ Laivojen yleinen ongelma oli se, miten onnistua säilyttämään muonavarat pilaantumattomina kuukausien purjehdusten aikana, sillä mitään kylmätiloja ei purjelaivoissa ollut. Provianttia täydennettiin yleensä Kööpenhaminassa tai Englannissa, ja se koostui pääasiassa kuivamuonasta, suolatusta lihasta, kuivatuista herneistä, pavuista ja kalasta. Myöhemmin myös säilykeliha kuului olennaisena osana merimiesten ravintoon. Säilyvyyttä pyrittiin pidentämään voimakkaalla suolauksella, mutta se ei taannut ruoka-aineiden tuoreutta.²¹⁰

Yksipuolista ruokaa tarjoiltiin myös fregatti Osmolla. Carl Julius Panelius kertoo, kuinka ensimmäisen vuoden aikana ravinto oli voimakasta ja sopivaa purjehduksille pohjoisessa ilmastossa.

Vad kosten ifråga beträffar var densamma under första året rätt kraftig och avpassad för seglatses i nordliga klimat. Man varierade med ärtsoppa och gröt och gröt och ärtsoppa. Det hände icke så sällan att man fick magen mättad med 12 gånger ärter I veckan men I tropiska farvatten erhöill manskapet en mera lättsmält föda (te och kaffe systemet infördes).

²⁰⁸ Karjalainen 2008, 71.

²⁰⁹ Kaukiainen 1998, 101.

²¹⁰ Järäinen 2006, 76.

Purjehtiessaan pohjoisilla vesillä Osmolla ruokavalio vaihteli hernekeitosta puuroon ja puurosta hernekeittoon. Panelius muistelee, että ei ollut harvinaista jos vatsansa sai kak-sitoista kertaa viikossa täyteen herneillä. Lämpimille, trooppisille merialueille siirryttä-essä myös ruokavalio keveni. Panelius ei kuitenkaan kerro tarkemmin miten miehistölle tarjottava ravinto muuttui. Teetä ja kahvia oli kuitenkin saatavilla koko ajan. Raumalais-ta merimiesväestöä tutkinut Jari Lybeck on väistöskirjassaan tuonut esiin sen, että kah-vin kuuluminen miehistön provianttiin olisi ollut kaukopurjehtijoiden etuoikeus, joka Itämerellä purjehtineissa laivoissa otettiin käyttöön vasta 1880-luvulla ²¹¹. Kahvin ja teen vapaa saatavuus on ollut käytössä myös amerikkalaisilla aluksilla, joissa miehistöl-lä oli mahdollisuus lämpimään juomaan mihin vuorokauden aikaan tahansa ²¹².

1860-luvulla viranomaiset kiinnittivät huomiota merimiehille tarjotun ruoan laatuun, minkä seurauksena toteutettiin niin sanotut ruokajärjestykset. Ruokajärjestyksissä mää-riteltiin merimiehelle viikoittain annettavat ruoka-aineet ja niiden määrät, vaikka käy-tännössä määräykset eivät aina toteutuneet. Ruokajärjestykset olivat kuitenkin osa me-rimiehen pestausopimusta, joten niistä ei voinut poiketa liian räikeästi, sillä se altisti kapteenin ja varustajan korvausvaatimuksille sekä lisäsi miehistön karkausriskiä. ²¹³

Tyypillisesti 1800-luvun lopulla seilanneiden purjelaivamerimiesten ruokavalioon kuu-lui leipää, lihaa, kalaa, herneitä, ohraryynejä ja riisiä sekä voita, teetä ja kahvia ²¹⁴. Tuo-retta lihaa pitkillä merimatkoilla saatiin ottamalla laivalle mukaan eläviä sikoja, har-vemmin myös kanoja ja lampaita ²¹⁵. Myös Panelius kuvaa muistelmissaan, kuinka lai-van sialle syötettiin lastina ollutta riisiä. Kyseinen sika ei kuitenkaan päätynyt meri-miesten lautasille vaan taloudellinen kapteeni myi sen Bremerhavenissa. Miehistön ja päällystön välinen hierarkiaero tulee esiin myös tutustuttaessa laivalla nautittuun ruo-kaan. Miehistön syödessä skanssissa suolalihaa, saatettiin kajuutassa nauttia poronpais-tista. ²¹⁶

Juomana laivoilla oli pääasiassa vesi. Panelius muistelee, kuinka Adenin satamassa, nykyisessä Jemenissä, ei ollut mahdollisuutta saada luonnollista ruoanlaitto- tai juoma-vettä, vaan oli ostettava merivedestä suodatettua vettä, jonka hinta oli 1 Englannin pen-nin gallonalta. Pitkillä kaukomatkoilla sekä ruoka- että vesivaroja säännösteltiin, sillä

²¹¹ Lybeck 2012, 170.

²¹² Weibust 1976, 89.

²¹³ Lybeck 2012, 167.

²¹⁴ Lybeck 2012, 167.

²¹⁵ Lybeck 2012, 175 & Weibust 1976, 89.

²¹⁶ Kaukiainen 1998, 101.

muutaman kymmenen tonnin vetoisen vesisäiliön tuli riittää useiksi kuukausiksi koko laivaväen juonti-, ruoanlaitto- ja peseytymistarpeisiin ²¹⁷. Weibustin tutkimuksen mukaan suomalainen informantti on kuvaillut kuinka merellä ollessa perämies aamuisin valvoi, että juomavettä pumpataan vesitankista tietty määrä kullekin miehistön jäsenelle: 12 ämpäriä kokille, 6 ämpäriä stuertille, 3 ämpäriä kirvesmiehelle, puosulle, purjeen tekijälle ja donkeymiehelle, 4 ämpäriä kahdentoista miehen skanssin yhteiskäyttöön sekä 2 ämpäriä liettualaisille prentiiseille. Vesitankissa oli informantin mukaan irrotettava kahva, jonka ensimmäinen perämies vei käytön jälkeen tyynynsä alle. ²¹⁸ Näin olleen laivahierarkia tuli esiin myös vettä säännösteltäessä. Hierarkiassa korkeammalla olevat merimiehet kirvesmies, puosu, purjeenneuloja ja donkeymies saivat kukin kolme ämpärillistä omaan käyttöönsä, kun taas kahdentoista miehen skanssissa jouduttiin jakamaan neljä vesiämpäriä kaikkien kesken. Suomalaisilla laivoilla oli myös tapana jakaa miehistölle viinaryyppyjä joko päivittäin tai harvemmin vaativien työ- ja sääolosuhteiden yhteydessä ²¹⁹. Alkoholin saaminen ei kuitenkaan ollut mikään itsestäänselvyys ja käytännöt luultavasti vaihtelivat eri laivojen välillä ²²⁰. Panelius ei muistelmissaan tuottanut ilmi, että Osmolla olisi käytetty alkoholia.

Terveystilanne Osmolla oli koko Paneliuksen kolme vuotta kestäneen ensireissun ajan hyvä.

Hälsotillståndet ombord var hela tiden fränsett några smärre åkommor gott. För förekommande av genom saltig föda förorsakad sjukdom (skörbjugg) som då förtiden var mycket gängse ombord på fartyg sysselsatte Kapten besättningen med cirka ½ timmes gymnastik om kvällarna under seglatser i tropiska farvatten och bestod gymnasticken ifråga vilken icke alltid så att säga föll gossarna i smaken, i att sträcka på fallen och styva i brasserna.

Suolainen ja yksipuolinen ruoka aiheuttivat osalle miehistön jäsenistä keripukin oireita. Keripukkia pyrittiin ehkäisemään sitruunamehun avulla, mutta muita suositeltuja keinoja olivat esimerkiksi syöttää sairastuneelle päivittäin etikkaan kastettu raaka peruna ja

²¹⁷ Järäinen 2006, 79.

²¹⁸ Weibust 1976, 88.

²¹⁹ Kaukiainen 1998, 127.

²²⁰ Lybeck 2012, 177 & Weibust 1976, 88-89. Weibustin mukaan alkoholia tarjoiitiin erityisen paljon brittiläisillä ja skandinaavisilla laivoilla. Ranskalaisissa aluksissa miehistö joi ruokailun yhteydessä punaviiniä kuten maissakin. Sen sijaan amerikkalaisilla aluksilla alkoholin käyttö oli kielletty.

nauttimalla tuoretta, erityisesti kilpikonnien, lihaa.²²¹ Trooppisilla vesillä purjehdittaessa Osmon kapteeni järjesti iltaisin puolen tunnin voimistelutuokion miehistönsä kunnon ylläpitämiseksi lempeillä pasaatialueilla. Alus näet saattoi olla tyynen sään vyöhykkeellä jopa viikkoja lähes paikallaan, jolloin työtahti rauhoittui ja vapaa-aika lisääntyi.²²² Pasaatituulivyöhykkeillä purjehdittaessa, purjetöistä säästynyt aika käytettiin aluksen huoltamiseen, jolloin myös vahteja kevennettiin määräämällä matruuseja päivämieheiksi.²²³

Matti Lappalainen muistelee, että Moshululla, kuten muillakin Gustaf Eriksonin laivoilla, stuertti täydensi laivan provianttia *vähän niinku urakalla*. Mitä edullisemmin stuertti onnistui muonavarat laivalle hankkimaan, sitä enemmän hän sai ruokakuluihin tarkoitettua rahoista itselleen. Weibustin mukaan stuertin asema miehistön ja päällystön välissä sekä säästäväisyys raaka-aineita hankittaessa saattoivat johtaa hankaluuksiin miehistön kanssa.²²⁴ Suolattu naudanliha eli niin sanottu puhvelinliha oli pääruoka-aine Lappalaisen purjehduksella.²²⁵ Lisäksi Moshululla syötiin jäljelle jääneestä ruoasta tehtyä lapskoussia sekä lihasäilykkeitä.

*No se ruoka oli kyllä minä sanosin, että niissä oloissa ihan tarpeeks. Vaikkei tietysti niit vihanneksia sit ollu, mut eipä niit saanut paljon muuallakaan. No se oli se, oikeestaan niinkun se pääruoka oli tämä puffelinliha. --Nii, se oli oikeestaa ainoo varsinainen jos sanotaan niinkun ruoka. Siellä oli ne punaset lihat niissä tynnyreissä ja minä sanosin, että se oli ihan hyvää ruokaa. Kun vaan stuuvertti piti huolta, että kävi niit tynnyreitä kääntelemässä. Kato, jos se jää, että se on aina se sama puoli ylöspäin siellä, aina joku nokka pistää sieltä soodavedestä ylös ja sit se pahe-
nee.*

Lappalainen muistelee tarjotun ruoan olleen niin hyvää kuin laivaolosuhteissa saattoi olla ja hän antaa myös kiitosta laivan kokille. Moshululla miehistön jäsenet, styyrpuurin- ja paapuurinvahti, söivät omissa skansseissaan alumiiniastioilta. Purjelaivoilla myös ruokailussa saattoi vaikuttaa hierarkia, ensimmäisen annoksen ja yleensä parhaan annoksen otti miehistön vanhin, nuorimman saadessa ottaa ruoka-annoksensa viimeisenä

²²¹ Lybeck 2012,165 & Weibust 1976, 99.

²²² Lybeck 2012, 162.

²²³ Järäinen 2006, 74.

²²⁴ Weibust 1976, 322. Weibust nostaa esille miehistön tunteman katkeruuden stuertin säästellessä ruokatavarahankinnoissa: ”--None of us would have shed a tear if he had been carried outboard”.

²²⁵ Järäinen 2006, 76.

²²⁶. Joku vahdissa olevista merimiehistä, Lappalaisen sanoin *poopassi*, kävi hakemassa ruoan laivan keittiöstä ja toi sen ruokailijoille, sekä hoiti astioiden tiskauksen. Lappalainen kertoo muistavansa ikuisesti pienen vadin ja rasvaisen tiskiveden, jossa kahdentoista henkilön astiat tiskattiin. Teetä ja kahvia oli aina saatavilla ja vahtimiesten tehtävä oli huolehtia öisin siitä, ettei keittiön liedessä palanut tuli saanut sammua, sillä laivaväellä tuli aina olla mahdollisuus keittää kahvia.

Kyllä teetä oli ja kahvia oli niin paljon ku olis juonu, ja sitä sai sieltä keittiön, kapiisin, hellalta jos oli hyvissä väleissä kokin kanssa. Kävin sieltä hakemassa semmosta kahviakin, kun oli koko päivän edelleen kiehunu siinä.

Moshululla oli saatavissa myös tuoretta lihaa, sillä Kööpenhaminassa laivaan ostettiin kolme elävää sikaa. Sioille rakennettiin laivan perään molempiin reunoihin kopit, joiden siivoaminen oli erityisesti niiden prenttiisien vastuulla, jotka olivat huonommissa väleissä perämiehen kanssa. Sian teurastamista Lappalainen muistelee purjehduksen suurena hetkenä, se tarjosi vaihtelua arjen työhön ja mahdollisuuden tuoreeseen ruokaan. Teurastaminen kuului Moshululla donkey-miehelle. Siat ja muut elävät teuraseläimet saavuttivat laivoilla usein lemmikin aseman, joten vapaaehtoisen teurastajan löytäminen ilman päällystön määräystä saattoi olla hankalaa ²²⁷.

Se oli dunkkemannin homma. Hänellä oli semmonen pitkävirtinen, tiedäks semmonen dunkkemannin leka? Missä on tommonen, mitä se nyt ois painanu, ehkä puoltoista kiloa? Ettei se mikään iso se varsinainen terä, mutta sillä sai valtavan kovan iskun, ja tuota sitten se siellä pakan alla sitten dunkke sen homman hoiti. Jälkeenpäin oon ajatellu, ku olis ollu filmikamera mukana. -- Niinku se oliski menny aina ensimmäisellä kertaa hengiltä, mut niinku oot varmaan kuullu, ni siassa on äärettömän vahva tämä luu. Jos ei satu just siihen, tommoseen tuonkokoseen alaan, niin se vähät välittää sinun lekastas. No, eihän se sitten, kun hiukan laiva ehkä vähän keinahti tai muuta sika heilahti. Ei se sattunut aina siihen höperöittävään kohtaan ja sika kannelle kiljumaan, ja dunkkemannin perässä. Niin se ihan jälkeenpäin ajatellessa ollut filmauksen arvonen tietysti. Laiva oli slaag-siidassa ja monta kertaa märkä kansi ja sattui. Joskus sika ja dunkki meni

²²⁶ Weibust 1976, 93.

²²⁷ Weibust 1976, 89.

peräkkäin, laiva vähän meni muutaman kymmenen astetta lisää, molemmat sinne ränstiin. Ne oli ihan niinkun kaverit siellä.

Teurastuksen jälkeen laivan kokki ja stuertti hoitivat sian jatkokäsittelyn. Lappalainen epäilee, että verta ei onnistuttu laskemaan kokonaan ruhosta pois. Lopulta, kun sika oli nyljetty, laitettiin se kokonaisena roikkumaan takajaloistaan purjekankaasta tehtyyn pussiin, joka nostettiin mastoon siten, että tuuli pääsi puhaltamaan kankaan läpi. Lappalainen muistelee hämmästelleensä sitä, että vaikka sianliha pussissa kuivuessaan muuttui vihertäväksi ja pilaantuneen näköiseksi, oli se silti aivan hyvää syötäväksi. Hän kuitenkin toteaa, että tuoreen lihan syöntiä olisi pitänyt paremmin säännöstellä, sillä sen syönti aiheutti tottumattomuuden vuoksi vatsavaivoja.

No meillä oli herkkupäivät joillekin harvoille, kun se oli mutta sitä ois voinu tietysti paremmin säännöstellä. Tietysti, kun kova nälkä oli tai tommosen tuoreen lihan puute, kaverit söit sitä sitten kun sitä oli saatavilla. No sitten oli mahat sekasin. Joka äijän mahat oli sekasin, siellä niitä aina loikki perse pitkällä joka paikassa. Että ei siitä sit mun mielestä oikeestaan paljoo hyötty ollu.

Usein päällystö söi parempaa ruokaa kuin miehistö ²²⁸. Lappalainen toteaa, että vanhemmilla miehillä, joilla laivassa oli oma hytti, ruoka oli luultavasti samaa kuin miehistöskanssissa tarjottava. Kipparille tarjotun ruoan laadusta Lappalainen ei osaa sanoa mitään, sillä stuertti toimitti ruoat kapteenille, joka söi muun päällystön kanssa kajuutassa tai omassa salongissaan ²²⁹. Lappalainen kuitenkin epäilee, että kapteeni söi hie-man parempaa ruokaa kuin miehistö.

Alkoholin käyttö oli kielletty viimeisillä purjehtineilla purjealuksilla. Ainoa alkoholi, mitä miehistö sai nauttia, oli kapteenin tarjoama, niin sanottu myrskyryyppy, hankalan ja työlään purjeiden kokoamisen yhteydessä sekä juhlatilaisuuksissa. ²³⁰ Moshululla nautittiin kapteenin tarjoamat annokset rommitotia, kun laiva onnistuneesti pääsi kiertämään Kap Hornin.

Kaukana merellä purjehtiva alus on käytännössä vapaa tartuntataudeista jos kukaan sen miehistöstä ei tartuntaa satamasta lähtiessä ole saanut ²³¹. Onnettomuuksien riskiä sen

²²⁸ Lybeck 2012,177 & Järäinen 2006, 76.

²²⁹ Järäinen 2006, 76.

²³⁰ Järäinen 2006, 77.

²³¹ Järäinen 2006, 161.

sijaan lisäsivät vaativat työt hankalissa olosuhteissa ilman kunnollisia turvavarusteita²³². Myrskyävällä merellä aallot saattoivat tempaista kannella oleskelevan merimiehen mukanaan yli laidan²³³. Sen vuoksi aluksen päästä päähän oli kiinnitetty vaijeri, niin sanottu elämänlanka, johon tarttumalla oli mahdollisuus onnistua pysymään laivassa²³⁴. Suurin onnettomuusriski oli kuitenkin lastatessa ja purettaessa alusta²³⁵. Laivalla lääkärin virkaa toimitti kapteeni²³⁶. Matti Lappalainen muistelee, että Moshululla miehistö pysyi pääasiassa terveenä. Ainoastaan muutamia malaria-tapauksia tuli laivan ollessa Lourenco Marquesissa, jolloin myös yksi miehistön jäsenistä jouduttiin jättämään maihin toipumaan.

Mutta kun tuota mä sitä muistelen, niin ettei siellä kukaan edes viittinyt vilustuakaan, niin laiskaks meni.

Juhani Heinosen aloittaessa merimiesuransa olivat laivojen asuintilat kehittyneet huomattavasti. Vuonna 1948 annetun uuden asetuksen myötä oli kaikilla yli 12000 bruttonnin aluksilla oltava erilliset peseytymis- ja ruokailutilat²³⁷. Miehistö oli tähän asti voitu majoittaa lämmittämättömiin keulaskansseihin, jossa he sekä nukkuivat, söivät ja viettivät vapaa-aikansa. Muutos entiseen oli merkittävä. Hieman tämän jälkeen tuli uusi asetus myös alusten muonituksesta, jonka myötä laivojen ruuan laadun voisi olettaa parantuneen.²³⁸

Heinonen kertoo, että laivalla ruoanlaiton ja muut talouspuolen työt hoiti emännöitsijä, jota miehistö kutsui Riksaksi. Päälystöllä oli messipoika, joka toimi emännöitsijän apulaisena. Heinonen kertoo, että laivassa ei säästelty ruoka-aineiden käyttöä ja kaikki ruoka oli aina hyvin tuoretta. Ruoka-aineet säilöttiin laivan omassa kylmiössä. Heinonen muistelee, että laivalla tarjottu ruoka oli hyvää. Hän toteaa, että kotona kalastajaperheessä syötiin aina kalaa, joten kaikki muu oli uutta ja erikoista. Sunnuntaisin tarjolla oli parempi ruoka ja runsaampi aamupala, johon kuului muun muassa paistettuja kananmunia ja pekonia. Heinosen mielestä oli nurinkurista, että sunnuntaisin, kun työt

²³² Weibust 1976, 103.

²³³ Weibust 1976, 103 & Järäinen 2006, 165.

²³⁴ Järäinen 2006, 165.

²³⁵ Weibust 1976, 103.

²³⁶ Weibust 1976, 99.

²³⁷ Kaukiainen 2008b, 471. Asetuksen mukaan myös miehistö oli majoitettava kahden hengen hytteihin, joissa oli riittävä lämmitys, valaistus ja ilmanvaihto. Asetus koski vain uusia laivoja, mutta vanhoihin vaadittiin sellaisia muutoksia, jotka olivat kohtuudella tehtävissä.

²³⁸ Kaukiainen 2008b, 471.

pyrittiin pitämään kevyempinä, oli ruoka tavalliseen arkipäivään verrattuna huomattavasti raskaampaa.

Ja leikkeleitä oli aina. Makkaraleikkeleitä tuli muuten jääkaappiin iltaisin. Suuri lautasellinen monta kertaa. Meillä ei muuten kotona ol lainkaa tätä etuu [naurua], että lenkkii veti tosta vaa.

Suomalaisilla laivoilla naiset työskentelivät yleisesti 1830-luvulta lähtien, jolloin säännöllinen matkustajahöyrylaivaliikenne kehittyi. Suhtautuminen naispuolisiin merenkulkijoihin oli kuitenkin nihkeää. Toisaalta naisten nähtiin sopivan työskentelemään matkustajaliikenteessä laivan talouspuolella, kun taas naisten työnteko rahtilaivoilla pyrittiin estämään.²³⁹ Suomen Merimiesunionin mielipide oli, että naiset eivät soveltuneet rahtilaivatyöhön, sillä heidän ammattitaitonsa oli matala, he polkivat palkkoja ja naisten mukanaolo lisäsi sukupuolitauteja. Olihan odotettavissa että miehistöön kuuluvat naiset päätyivät poikkeuksetta sukupuolisuhteisiin muun laivaväen kanssa. Vuonna 1928 Merimieslaissa naisilta kiellettiin työnteko Itämeren ja Pohjanmeren ulkopuolisilla rahtilaivoilla. Merimiesunioni pyrki parantamaan miespuolisten kokkien- ja stuerttien koulutusta heikentääkseen naisten asemaa entisestään merityömarkkinoilla. Merimiesunioni perusteli miespuolisten kokkien koulutuksen lisäämistä sillä, että miehet olivat parempina kokkeina päällystön ja kapteenin suosiossa sekä että he olivat naisia parempia estämään raaka-aineiden pilaantumista ja paremman koulutuksensa ansiosta pystyivät tekemään kauemmin tuoreena säilyvää ruokaa. Naisten merityökielto kumottiin vuonna 1950, jolloin kaikkien yli 20-vuotiaiden naisten palkkaaminen sallittiin kaikkiin merimiesammatteihin kaikilla reiteillä.²⁴⁰ Toisen maailmansodan jälkeen naisten määrä laivoilla nousi yli nelinkertaisesti, ja ulkomaanliikenteessä naisia oli jo neljäsosa kaikista merimiehenä työskentelevistä henkilöistä. Naispuolisten työntekijöiden määrän suuri kasvu laivoilla on yhteydessä matkustajaliikenteen kehitykseen, sillä suurin osa naisista työskenteli laivojen ravintolassa, myymälöissä ja hotellipalveluissa. Perinteisiin merimiesvakansseihin kansi- tai konemiehistöön naisia sen sijaan tuli vielä hyvin vähän.²⁴¹

Heinonen kertoo kuinka hänen uransa alkuaikoina kapteeni ja konepäälikkö söivät kahdestaan salongissa. Ruoan tarjoilun salonkiin hoiti palvelija, niin sanottu messipoika tai -tyttö. Vuosien vierieissä miehistöä vähennettiin, eikä messipojan tai -tytön vakanssia enää täytetty ja koko laivaväki siirtyi syömään päällystön messiin. Talouspuolen työteh-

²³⁹ Mäenpää 2008, 52.

²⁴⁰ Mäenpää 2008, 54–55.

²⁴¹ Kaukiainen 2008b, 476–477.

tävät muuttuivat myös siten, että kokki siivosi ja teki tarjoilijan työt, stuerin huolehties-
sa ruoanlaitosta²⁴².

Heinonen ei kerro sairastettiin kukaan Kannaksella tai miten sairaanhoito järjestettiin. Sen
sijaan hän muistelee kuinka joutui vuonna 1970 saksalaisen M/S Heimatlandin kanssa
Pohjanmerellä merihätään. Laiva oli keskellä öistä, riehuvaa merta ja sai neljäkymmentä
astetta kallistumaa. Kapteeni käskystä miehistö puki pelastusliivit yllensä ja mayday-
häätviestejä lähetettiin. Heinonen kertoo kuinka hän lähti hakemaan rautasahaa sahatak-
seen kansilastia pitelevät vaijerit poikki. Kun pari lankaa paksusta vaijerista sai katki,
alkoivat loput revetä ja koko kansilastina ollut puutavara valui mereen. Sen ansiosta
laiva nousi pystyyn ja onnistui pääsemään turvallisesti määränpäähensä Englantiin. Sa-
mana yönä samalla alueella oli uponnut neljä laivaa.

Paneliuksen, Lappalaisen ja Heinosen ruokamuistoja yhdistää erityisesti se, että he
kaikki pitivät laivalla tarjottua ruokaa hyvänä. Panelius toteaa, että vatsansa saattoi saa-
da viikossa kaksitoista kertaa täyteen herneillä, mutta ruoka oli hänen mielestään joka
tapauksessa voimakasta ja sopivaa pohjoisille purjehduksille. Nämä muistot ovat risti-
riidassa sen käsityksen kanssa, jonka mukaan ravinto laivoilla oli inhottavaa ja jopa
syötäväksi kelpaamatonta²⁴³. Purjelaivoilla tarjottava ruoka tuskin oli huonompaa kuin
mitä köyhin työväestö mantereella söi²⁴⁴. Laivoilla tarjoiltava ruoka on tärkeä merimie-
helle kuuluva luontaisuu. On ymmärrettävää, että rankkaa työtä ympäri vuorokauden
tekevä ja ahtaissa oloissa asuva merimies suhtautuu laaduttomaan ruokaan kriittisesti,
sillä se tekee elämästä laivalla entistä tukalampaa.²⁴⁵ Lappalainen muistelee, että
Moshululla tarjottava ruoka oli samanlaista kuin muillakin siihen aikaan purjehtineilla
laivoilla. Se, että samanlaista ruokaa söivät muutkin merimiehet, on mahdollisesti yksi
syy siihen miksi Lappalainen koki tarjotun ruoan olevan hyvää. Olisi voinut olla hanka-
lampi suhtautua positiivisesti itselle tarjottuun vihertävään suolalihaan, jos muissa lai-
voissa merimiehet olisivat herkutelleet tuoreilla raaka-aineilla. Heinosen mielestä taas
oli mukavaa päästä syömään erilaisia ruokia kuin mitä kotona oli syöty.

Miehistö ja päällystö söivät erikseen omissa tiloissaan kaikkien muistelijoiden ensireis-
sulla. Vain Lappalainen viittaa siihen, että ruoka päällystämässä oli mahdollisesti
parempaa kuin miehistöskanssissa. On mahdotonta sanoa, kuinka usein ja missä määrin

²⁴² Karjalainen 2008, 81.

²⁴³ Weibust 1976, 96 & Lybeck 2012, 171.

²⁴⁴ Lybeck 2012, 179 & Järäinen 2006, 76-77.

²⁴⁵ Lybeck 2012, 179.

päällystö söi miehistöään paremmin, mutta laivalla vallinneet hierarkiaerot huomioon ottaen on todennäköistä, että päällystön ruoka oli parempaa. Heinonen kuitenkin kertoo, että uransa loppuaikana hierarkia väheni ja lopulta koko laivaväki söi yhteisessä tilassa.

Osmolla ja Moshululla ruoanlaitosta vastasi kokki. Moshululla oli lisäksi stuertti, jonka työtehtäviin kuului laivan proviantista huolehtiminen. Molemmille aluksille otettiin myös mukaan sikoja tuoreen ravinnon turvaamiseksi pitkällä merimatalla. Alkoholin käytöstä laivalla kertovat ainoastaan Heinonen ja Lappalainen. Lappalaisen mukaan alkoholi kuului erityistilanteisiin, mutta Heinonen kertoo tilanteesta, jossa miehistö teki kiljua kapteenin hyväksynnällä. Merimiehet ovat olleet kuuluisia runsaasta alkoholin käytöstään, mutta nykyisin laivoilla on tiukka alkoholi- ja huume politiikka. Joillakin säiliöaluksilla alkoholi on kokonaan kielletty, mutta toisilla saunakaljan nauttiminen on sallittua.²⁴⁶ Kapteenilla ja vahtipäälliköllä on myös oikeus puhalluttaa merimies, jos tämän epäillään olevan alkoholin vaikutuksen alaisena²⁴⁷. Kahvia ja teetä sai jokaisella laivalla aina halutessaan. Myös Osmolla kyseinen käytäntö otettiin Paneliuksen purjehduksen aikana käyttöön.

Kannaksessa ruoka- ja talouspuolesta huolehti emännöitsijä. Heinosen aloittaessa uransa vuonna 1965 ei ollut harvinaista, että laivalla, etenkin talousosastolla, työskenteli nainen. Heinonen kertoo, että vuosien varrella stuertit alkoivat valmistaa ruoan, kokin hoidaessa tarjoilun ja siivouksen. Enää laivoilla ei ole varsinaisia stuertteja vaan kyse on kokkistuerteista. Työntekijöitä vähennettäessä on ruoanlaitto siirtynyt kokkistuerteille sillä seurauksella, että laivakokit työskentelevät usein siivoojina. Mira Karjalaisen tutkimuksen mukaan, monet kokkistuertin koulutuksen saaneet naiset kokeneet joutuneensa siivoustehtäviin sukupuolensa takia, sillä heidän mielestään varustamon urakehityspolitiikka on naisia syrjivä.²⁴⁸

Laivalla tapahtuneista sairaustapauksista kertoo ainoastaan Lappalainen. Moshulun miehistöstä osa sairastui malariaan Lourenco Marquesissa ja yksi merimies jouduttiin jättämään kaupunkiin toipumaan. Sairaustapauksista eivät kerro Panelius tai Heinonen, ja Lappalainenkin toteaa, että malarian lisäksi mitään muuta sairautta laivalla ei ollut. Panelius muistelee, kuinka kapteeni piti iltaisin voimistelutuokioita miehistölle lämpimillä pasaatialueilla kunnon kohottamiseksi. 1800-luvun loppupuolella merityön riskit pienenivät, sillä merillä vallitsi pitkä rauhan kausi ja merirosvous harvinaistui. Tauti-

²⁴⁶ Karjalainen 2008, 84.

²⁴⁷ Karjalainen 2008, 77.

²⁴⁸ Karjalainen 2008, 81.

kuolleisuus laski, kun merimiehille tyypillistä sairautta, keripukkia, opittiin torjumaan lime- ja sitruunamehun avulla. Valtameripurjehdukset nopeutuivat, kun alettiin tunnistaa paremmin eri alueilla vallitsevat tuulet ja merivirrat. Matka Euroopasta Kaukoitään lyhentyi 1830-luvulla jo sataan vuorokauteen, kun se 1700-luvun lopulla pysähdyksineen kesti jopa parisataa vuorokautta. Laivoilla tarjotun ruoan laatu ei sen sijaan parantunut, sillä ruokavarastoja saatettiin täyttää harvemmin kuin ennen.²⁴⁹

4.2.Satamakäynnit

Merenkulku perustuu aluksen kuljettamiseen yhdestä satamasta toiseen. Merimatka koostuu tavallisesti enemmän kuin yhdestä satamakäynnistä, mutta Heide Gerstenbergerin mukaan merimiehet ovat perinteisesti pitäneet seuraavaa satamaa laivan määränpäänä ja miehistö on aina odottanut laivan satamaan tulemistä. Satamissa vietettyyn aikaan vaikuttavat eroavaisuudet valtameriliikenteen ja rannikkoliikenteen välillä, suurten ja pienten laivojen välillä sekä käytännöt eri varustamoiden välillä.²⁵⁰ On ymmärrettävää, että mitä pidempään matka merellä on kestänyt, sitä miellyttävämpää on päästä irtautumaan laiva-arjesta. Erityisesti purjelaivakaudella, kun merimatkat saattoivat kestää kuuksia, odotettiin satamiin pääsyä innokkaasti, jotta saataisiin tuoretta ruokaa ja juomaa. Monet merimiehet odottivat myös seikkailuja ja huvituksia sekä laivahierarkian ulkopuolisia kontakteja. Merimiesten kuuluminen omaan ainutlaatuihin maailmaansa ei siis ehkä johdukaan vain heidän tekemästään työstä sinänsä, vaan heidän eristyneisyydestään normaalista yhteiskunnasta.²⁵¹

Knut Weibust käyttää termiä *Channel fever* miehistön olotilasta, kun laiva lähestyi satamaa. Maihin pääsyä odotettiin levottomasti ja siihen valmistauduttiin muun muassa huoltamalla vaatteet ja kiillottamalla kengät.²⁵² Kapteeni saattoi joskus evätä maihinmenon täysin miehistön karkaamisen pelossa tai sitten alus saattoi seisoa satamassa useita viikkoja. Erityisesti purjelaivakaudella oli mahdollista, että ulkomaiseen satamaan oli saavuttu liian myöhään syksyllä, joten aluksen oli jätävä odottamaan kelvollisia purjehduskelejä talven yli.²⁵³ Viranomaiset satamassa eivät tavallisesti sallineet tulen tekemistä laivoissa tulipalon pelossa, joten miehistön oli kärsittävä talvisin kylmistä asuintiloista. Ruoanlaittoa varten laivakokit joutuivat jättämään tutun keittiönsä laivassa

²⁴⁹ Kaukiainen 2008b, 262.

²⁵⁰ Gerstenberger 2008, 18, 20.

²⁵¹ Gerstenberger 2008, 20, 30.

²⁵² Weibust 1976, 147.

²⁵³ Weibust 1976, 148 & Gerstenberger 2008, 20.

ja valmistamaan ruoan erillisessä keittokodassa satamassa.²⁵⁴ Yleensä miehistöllä oli kuitenkin mahdollisuus viettää vapaa-aikaansa mantereella laivan ollessa satamassa. Lastista huolehtimisen sekä korjaus- ja huoltotöiden jälkeen miehistö pääsi satamaan iltaisin ja viikonloppuisin, vahtimiehiä lukuun ottamatta. Satamassa vietetty aika riippui yleensä siitä, kuinka nopeasti laiva sai uuden lastin tai pystyi lastaamaan tarvittavan paarlastin. Vielä 1900-luvun alussa useat varustamot luottivat laivan kapteeniin lastia hankittaessa, vaikka kommunikaatiotekniikka oli kehittynyt ja satama-agenttien käyttö lisääntynyt. Sen seurauksena laivat saattoivat maata satamissa monia viikkoja odottaen sopivaa lastia. Tämä mahdollisti merimiesten paremman tutustumisen paikalliseen kulttuuriin ja sen asukkaisiin.²⁵⁵

Carl Julius Panelius purjehti fregatti Osmon mukana kolmisen vuotta. Alus lähti Lång-röristä puulastissa 5. marraskuuta 1869 Marseilleen, mutta koska se joutui eteläisellä Itämerellä myrskyyn, joka vahingoitti laivaa, jäi Osmo korjausten vuoksi Kööpenhaminaan. Kööpenhaminasta, aluksen proviantin täydentämisen jälkeen, matka jatkui kohti Marseillea, minne laiva saapui 12. tammikuuta 1870. Marseillessä Osmon lastina ollut puutavara purettiin, jonka jälkeen laiva jatkoi painolastissa Sisilian Trapaniin lastaamaan suolaa. Suolalastissa Osmo purjehti Bergenin Norjaan, mihin se pääsi 8. toukokuuta. Norjasta alus purjehti painolastissa North Shieldsiin Englantiin telakoitumista varten, mistä se lähti 17. elokuuta kohti Adenia eli nykyistä Jemeniä. Lähi-itään Osmo saapui turvallisesti noin kolmen kuukauden purjehduksen jälkeen 22. marraskuuta, vaikka se oli joutunut Hyväntoivonniemen seuduilla useita päiviä kestäväan myrskyyn. Panelius muistelee, että Adenissa aavikon hankalat luonnonolosuhteet vaikuttivat Osmonkin elämään, sillä satamassa ei ollut mahdollista saada luonnollista juomavettä, vaan oli ostettava merivedestä tehtyä keinotekoista vettä.

Nämnda ort A. har genom höga berg välskyddad hamn. Förnämsta importartikeln är stenkol varav ofantliga massor här upplägges för de ångfartg, vilka genom Suez Kanalen underhålla förbindelsen med Östern. I Aden kunde man icke få naturligt vare sig mat eller dricksvatten så man var hänvisad att köpa konstgjort vatten tillverkat av sjövattnen och vars pris utgjorde 1pence/engelsk mynt, per gallon.

²⁵⁴ Gerstenberger 2008, 20.

²⁵⁵ Gerstenberger 2008, 21-22.

Adenista Osmon matka jatkui painolastissa kauemmas itään, sillä määränpäänä oli Rangoon Burmassa, eli nykyinen Yangon Myanmarissa, jossa laivaan otettiin riisilasti. Kaukoita teki vaikutuksen Paneliukseen, lastauspaikka sijaitsi Iravadi-joen suulla ja hän kertoo, että Rangoon oli brittiläisen Burman hienoin kauppapaikka. Laivan miehistö pääsi viettämään pyhäpäiviä korkealla meren yllä sijaitsevaan kaupunkiin, jossa buddhalaiset pagodatemppeilit herättivät ihastusta.

Då vi under hëlgdagarna begåvo oss til den över havethögt belägna staden väckte äsynen av Buddhaistiska pagodor vår för vånning och beundrar. Rangoon är den förnämsta handelsplatsen i Brit. Birma. Här exporteras företrädesvis ris, bomull, trävaror, mest teakträ, m.m.

Lastattuaan riisilastin Osmo palasi takaisin Eurooppaan, Saksan Bremerhaveniin. Bremerhavenissa kapteeni Söderholmin vaimo saapui Suomesta tapaamaan miestään laivalle muutamaksi viikoksi. Satamissa saattoi olla useita eri laivoja purkamassa tai ottamassa lastia, jolloin oli mahdollisuus tavata myös kotimaisia merimiehiä ²⁵⁶. Laivan päällystö oli usein miehistöä yksinäisempi pitkillä merimatkoilla, sillä päällystön ei ollut soveliaista viettää aikaa miehistön jäsenten kanssa. Satamat olivat ainoita paikkoja, joissa kapteenin ja perämiesten oli mahdollista tavata muiden alusten päällystöä. ²⁵⁷ Kuukauden kestäneen lastin lossauksen jälkeen Osmo jatkoi jälleen Englantiin North Shieldsiin telakoitavaksi. Laivan ollessa telakalla aluksen perämies ja konstaapeli vaihtuivat, sillä perämies Hjulman matkusti takaisin Suomen opiskellakseen merikapteeniksi. Kajuuttavahti Panelius ylennettiin nyt laivan konstaapeliksi, ja hänen palkkansa nousi 24 markkaan kuukaudessa. Englannissa Osmoon otettiin kivihiililasti ja laiva jatkoi matkaansa 12. lokakuuta 1872 Ceylonin, nykyisen Sri Lankan, Point de Galleen, minne alus saapui 19. tammikuuta. Lastin lossauksen jälkeen Osmo purjehti painolastissa Burman Basseiniin eli nykyisen Myanmarin Patheiniin.

Den härliga fågelvärlden och den yppiga vegetation skänkte oss sjömän rikligt njutning. Efter slut förd lossning av stenkolslasten av seglade vi den 15 februari -72 I Barlast till Bassein som ligger högt uppe i Iravaddy floden varest krokodiler och giftiga ormar i stor mängd förekomma. Tillfölje av den tryckande hettan i B. så kunde icke besättningen trots Kaptenens och den ombord varantull vaktmästarens förbud avhålla sig ifrån att vid

²⁵⁶ Weibust 1976, 152.

²⁵⁷ Tuomi 2008, 114 & Weibust 1976, 149.

fartygets sida doppa sig i floden men allt avlöpte väl utan något av de omnämnda djuren förorsakade stign och knip.

Alueen kaunis luonto teki vaikutuksen Paneliukseen ja laivan muuhun miehistöön. Iravadi-joessa viihtyvien myrkyllisten käärmeiden ja krokotiilien vuoksi, Osmon kapteeni ja laivalla ollut vahtimestari eivät antaneet miehistölle lupaa käydä uimassa, vaikka sää oli painostavan kuuma. Panelius kertoo, että miehistö ei voinut kielloista huolimatta pidättäytyä pulahtamasta aluksen laidalta jokeen. Laivojen miehistö vietti vapaa-aikaa satamassa olevalla aluksella samalla tavalla kuin laivan ollessa merellä. Suosittuja ajanviettotapoja olivat muun muassa kalastus, laulaminen ja uiminen. Knut Weibust tuo tutkimuksessaan esille saman seikan kuin Panelius: miehistöltä oli usein kielletty uiminen vaarallisten olosuhteiden takia, mutta kuumassa ilmanalassa raskaita töitä tekevät merimiehet kielloista huolimatta kävivät uimassa. Satamat, joissa uiminen oli sallittua, se oli poikkeuksetta suosittu ajanviettokeino.²⁵⁸

Matti Lappalainen aloitti Moshululla ensipurjehduksensa Viipurin Uuraasta kohti Kööpenhaminaa 27. syyskuuta 1939. Tanskaan alus saapui lokakuun 1. päivänä proviantin täydentämistä varten. Lappalainen kertoo, että Kööpenhaminan Nyhavnissa hän hankki merimiestatuoinnin, koska ajatteli sen kuuluvan asiaan. Hän otti tatuoinnin oikeaan käsisivarteeseen, mutta ei tuo haastattelussa ilmi minkälainen tatuointi on. Toistuvia aiheita merimiestatuoinneissa olivat koristeelliset ja ammatilliset tatuoinnit, kuten ankkurit, alastomat naiset ja laivojen sekä kotisatamien nimet²⁵⁹.

No, niin no, minäkin sitten, kun olin ensimmäisellä matkalla ja tuota ajattelin, että se kuuluu asiaan, kun kaikki muutkin sitten melkein oli siellä. Ja no niin, ja sit tehtiin tatuoinnit ja siinä ne on vieläki. --Nii, nykyään niitä pois saa jos haluaa, mutta minä oon aina tuota vedonnu siihen, että minä oon tuota Tanskan kuninkaan sukua vähän, kun Fredrikkihän oli, niinku tiedät, ympärätatuoitu, että se oli niinku minun pelastus aina.

Tatuointi oli osa merimiesten vapaa-ajan viettoja, jota harjoitettiin sekä satamissa että laivoilla²⁶⁰. Jari Ruotsalainen on tutkinut merimiesten tatuointeja osana sosiaalista identiteettiä ja tullut siihen tulokseen, että tatuointi hankittiin lähes heti merimiesuran alettua. Suurissa satamakaupungeissa oli tatuointipaikkoja tarjolla, mutta Skandinavia-

²⁵⁸ Weibust 1976, 151.

²⁵⁹ Ruotsalainen 2014, 8.

²⁶⁰ Ruotsalainen 2014, 10.

sa ei ollut mahdollista ottaa tatuointia kuin Tanskassa ennen 1970-luvun loppua, jolloin Ruotsiin perustettiin ensimmäiset tatuointistudiot. Ruotsalaisen tekemien merimieshaastattelujen perusteella useimmin muisteltu tatuointipaikka oli Kööpenhaminan Nyhavn, siis sama alue missä Lappalainenkin otti oman tatuointinsa.²⁶¹ Tatuoinnin ottamista merimiehet perustelivat usein sillä, että se kuului asiaan ja tatuointi hankittiin, koska muillakin merimiehillä oli sellainen²⁶². Ruotsalaisen määritelmän mukaan merimiestätuointi oli vapaa-aikana hankittu, ammattiryhmään kuulumista ja siihen sitoutumista osoittava merkki, jonka hankkiminen nuorena merimiehenä oli haparoiva ensiaskel sosiaalistumisen tiellä hänelle vielä vieraaseen maskuliiniseen kulttuuriin ja sen omaperäisiin tapoihin²⁶³. Myös Lappalainen korosti sitä, että tatuointi hankittiin, koska merimiehellä sellainen kuului olla.

Kööpenhaminasta purjehdus jatkui Skotlannin ympäri Mosambikin Lourenco Marquesiin eli nykyiseen Maputoon. Matka Euroopasta Afrikkaan kesti reilut kaksi kuukautta, sillä perillä määränpäässä laiva oli 16. joulukuuta 1937. Kun rannikko alkoi lähestyä, lekotettiin eli laskettiin ankkurit, ja sen jälkeen purjeet poistettiin mastoista. Purjeiden alas ottamisessa meni Lappalaisen mukaan noin puolitoista päivää. Jokainen purje oli merkitty siten, että tiedettiin mihin purje kuului. Laivan ollessa satamassa purjeenneulojan tehtäviin kuului korjata ja huoltaa purjeita seuraavaa merimatkaa varten. Usein miehistö hoiti vanhan lastin lossaamisen ja uuden lastaamisen. Teknisten apuvälineiden kehitys oli alkanut jo 1800-luvulla, mutta niitä ei ollut kaikissa aluksissa helpottamassa lastausta. Lappalainen muistelee, että Lourenco Marquesissa Moshulu vietti seitsemän viikkoa. Alus jäi redille ankkuriin, eikä tullut laituriin asti. Paikalliset satamatyöntekijät tulivat laivan viereen proomuilla purkamaan lastina ollutta puutavaraa. Miehistön tehtävänä oli tehdä taakat laivan ruumassa, jotka sen jälkeen nostettiin pois aluksesta. Lappalainen muistelee, että miehistö oli tyytymätön siihen, että ei saanut ylimääräistä palkkaa lastin purkamisesta, sillä työ oli erityisen raskasta.

Tehtiin taakat ruumassa ja muistan, kun se oli muistaakseni Niemelän Erkki, kun tuota vähän shanghaijas, että tehdään lakko. Ettei ruveta ilmaseks tekemään, ko ei meille siitä äyriäkään siitä saatu. Joo, ja minä muistan sen, kun hävettiki se, kun seisottiin jonossa siellä kannella ja Bommanni sitte sano. No ois se pitäny Erkinki vähän tietää, ku eihän meillä

²⁶¹ Ruotsalainen 2014, 7-8.

²⁶² Ruotsalainen 2014, 6.

²⁶³ Ruotsalainen 2014, 17.

minkäänlaista sopimusta ollu eikä mitään. Kyllähän ne sai meillä tettä ihan mitä halusivat. Ja siihen se sit jäi, että turhaan me siellä pullikoitiin. Siellä ruumassa olit ja pahuksen kuuma oli.

Lastin lossaaminen ja lastaaminen oli raskasta ja vaarallista työtä. Erityisesti quano, nitraatti ja pitkä puutavara olivat hankalia käsitellä, vaikka apuna olisi ollut satamatyöntekijöitä. Edellisen lastin purkaminen ja seuraavan lastaaminen saattoivat kestää jopa kaksi tai kolme kuukautta.²⁶⁴ Varustamojen keskuudessa kuitenkin esiintyi pyrkimyksiä vähentää laivojen satamassaoloaikaa, jolloin monet laivanvarustamot yrittivät nopeuttaa liiketoimiaan palkkaamalla agenteja vieraisiin satamiin. Agenttien ja varustamojen yhteistyö helpottui 1800-luvun lopulta lähtien, kun viestintäyhteydet modernisoituivat, mutta siitä huolimatta 1900-luvun lopulle saakka merikuljetusten kaupallinen organisointi sekä työn suunnittelu satamissa laahasivat yleisen merenkulun kehityksen jäljessä. Meriliikenteen modernisoitumisen kannalta pidettiin kuitenkin tärkeämpänä itse merimatkan nopeuttamista, ja miehistöltä odotettiin kasvavien purjemäärien tehokasta säätämistä pientenkin tuulen muutosten mukaisesti, tämä lisäsi merimiesten työmäärää entisestään.²⁶⁵

Merimiesammatti oli ennen yksi ainoita keinoja päästä ulkomaille, sillä laivojen seistesä viikkokausia satamissa oli merimiehillä mahdollisuus tutustua muihin maihin²⁶⁶. Heide Gerstenbergerin haastatteleva saksalainen pursimies kertoi, että vielä 1950-luvulla merille lähdettiin nimenomaan siksi, että haluttiin päästä satamiin²⁶⁷. Lappalainen muistelee kuinka hyvältä tuntui päästä maihin Lourenco Marquesissa pitkän merimatkan jälkeen ja tavata ihmisiä, jotka eivät kuuluneet laivaväkeen.

Se oli hyvin tuota, siellä oli meilläkin ihan mukava olla maissa, kun tuota siellä pääsi sinne ihan oikeitten ihmisten joukkoon. -- Joo, ja sit siellä oli oikeestaan kaikki minusta, vai tuntuiko se sitten vaan, niin äärettömän mukavalta merimatkan jälkeen, kun oli siistiä ja hienot tanssipaidat ja [...]. -- No kun minä oikeestaan ajattelen, niin ei meillä koskaan tainnut yhtään oikein semmosta hankaluutta olla kellään, vaik tietysti siellä tehtiin semmosta nuorten lapsellisia temppuja. Niinkun otettiin vähän sitä ilmasta viiniä ja, mut emmä mitään koskaan mitään rähinöitä ollu.

²⁶⁴ Weibust 1976, 68.

²⁶⁵ Gerstenberger 2008, 21-24.

²⁶⁶ Karjalainen 2008, 83.

²⁶⁷ Gerstenberger 2008, 25.

Merimiehiin liitetään usein villi ja viinanhuuruinen satamaelämä, mutta todellisuudessa rahtilaivamerimiehen arki ei ole koskaan vastannut sitä myyttistä kuvaa, jota merimies-tarinat ja maissa elävä populaarikulttuuri ovat pitäneet yllä ²⁶⁸. Toisaalta merimieskulttuuriin on liittynyt myös vahvasti rankka alkoholinkäyttö, mutta kyseinen piirre on viimeisen parinvuosikymmenen aikana radikaalisti muuttunut. Yksi syy tähän on nykyisin noudatettava tiukka alkoholi- ja huumepolitiikka. ²⁶⁹ Merimiehet ovat erilaisia yksilöitä, kuten kaikki ihmiset. Toiset olivat kiinnostuneempia viinasta, naisista ja muista huvituksista, toisten ollessa kiinnostuneempia vieraista paikoista, ihmisistä, ruoasta ja kulttuurista. Erilaiset kiinnostuksen kohteet eivät kuitenkaan sulje toisiaan pois. ²⁷⁰ Satamaelämään liittyi usein tutustuminen paikalliseen elämään ja nähtävyyksiin sekä vierailut tavernoissa, bordelleissa, merimieskirkoissa ja joskus jopa yksityishenkilöiden kodeissa ²⁷¹.

Lappalainen muistelee, että Lourenco Marquesista jatkettiin 28. tammikuuta 1938 paarlastissa Australiaan Port Victoriaan, johon alus saapui 8. maaliskuuta. Port Victoriassa laivaan otettiin vehnälasti. Moshulun miehistö purki laivan paarlastin ja osallistui myös uuden rahdin lastaamiseen. Paarlastia ei voinut purkaa kerralla kaikkea, sillä se olisi altistanut purjelaivan kaatumiselle. Sen sijaan uutta lastia otettiin sisään sitä mukaa, kun paarlastia saatiin ulos. Yhteensä Moshulun ruuman tyhjentäminen kesti Lappalaisen muistojen mukaan neljä, viisi päivää, ja koko työ tehtiin lihasvoimin. Lappalainen kertoo, että Port Victorian satama oli pieni, eikä siellä ollut muuta kuin kapakka ja kauppa. Laivan miehistö keksi järjestää ajankuluksi retken kauemmas sisämaahan teltailemaan. Aluksella pidettiin arpajaiset ja jokainen, jolle arpaonni osui, pääsi mukaan retkelle. Lappalainen ei ollut mukana matkalla, mutta muistelee, että kaksi venettä miehistöineen lähti soutamaan satamasta vievää jokea ylöspäin. Retki kesti noin kaksi vuorokautta suuntaansa, muu miehistö jäi siksi aikaa huolehtimaan aluksesta. Australiassa laiva oli noin puolitoista kuukautta. Port Victorian edustalla on Kangaroo Island-niminen saari, jossa miehistö kävi pyytämässä kaneja saadakseen vaihtelua laivalla tarjottuun ruokaan.

Niin, siin on tuota, sit siinä ulkopuolella on semmonen saari, Kangaroo Island, ja tuota siellä käytiin sit. Niitä, ei niitä kenguroita tappamassa, eikä muita, mut kania. Kun siellä oli, oothan sinä varmaan kuullu siitä kaneista, kun nehän valtas koko Australian. -- Niin. No täällä oli sil tavalla,

²⁶⁸ Karjalainen 2008, 70.

²⁶⁹ Karjalainen 2008, 84.

²⁷⁰ Gerstenberger 2008, 26.

²⁷¹ Weibust 1976, 150-151.

se oli hiekkamaata, ku niil on ne tunnelit. Toinen kyttäs kepin kans ja toisessa päässä, ja toisesta päästä sorkittiin, ku se kani tuli siihen, nii kepillä. Ja meil oli, säkkikaupalla oli niitä kaneja, ku mentiin laivaa, että saadaan ruokaa. Ja siitä oliko kova riita sit, kuka niitä rupee semmosta mahotonta kanimäärää sit putsaamaa.

Juhani Heinonen kertoo, että satamakäyntien odottaminen riippui paikasta mihin oltiin menossa, mutta aina kun oli mahdollisuus, hän kävi maissa. Satamapaikkojen tarjoamisesta nähtävyyksistä tai aktiviteeteista ei otettu Heinosen mukaan sen tarkemmin selvää, vaan merimiesten mentaliteettina oli omatoimisuus: *ei niistä otettu mitään muuta selvälle, muuta ku puhtaat vaatteet päälle ja maihi.* Kannas liikennöi Itämerellä koko Heinosen ensimmäisen pestin ajan. Hän pestautui Porin Mäntyluodossa laivaan, josta alus jatkoi Raahen kautta Ruotsin Ronnebyhyn. Ronneby oli ensimmäinen ulkomainen paikka, missä Heinonen kävi. Hän muistelee, että Ruotsissa oli kiva vierailla, sillä Ronneby oli miellyttävä kaupunki. Kotiin tuliaisiksi Heinonen osti kahvia.

Ruotsis ainaki oli kiva käydä. Se Ronnebyki, ni me käveltii sitä joenvartta sinne kaupunkii ja takasi rantaa. Se oli semmone hyvi, hyvin vehree ja siisti seutu.-- Siinä rannas oli vielä toi joku, joku kauppa. Mä kävin siitä ostamas, minusta se oli peltipurkeis kahvii ja toin sitä kahvii kotii. -- Olisiko se ollut sitten Gevaliaa? Gevaliaa tai Maxwell Housee tai jotain. Ko sillonhan oli kahvii peltipurkeis. -- Se oli jotenki niin erikoista.

1800-luvulla alkanut merenkulun nousu toi satamiin enemmän merimiehiä kuin koskaan aikaisemmin. Perinteisesti satamissa oli ollut kievareita ja ilotaloja, mutta noususuhdanteen aikana syntyi monia uusia satama-ammattajeja, jotka hankkivat toimeentulonsa tarjoamalla palveluita merimiehille. Satamien vilkastumisesta johtuen yrittivät paikalliset viranomaiset rajoittaa merimiesten liikkumista siitä syystä, että merimiehiä pidettiin potentiaalisina häirikköinä. Tämä johti satama-alueiden kehittämiseen, minkä vuoksi kontaktit merenkulkijoiden ja kaupunkien asukkaiden välillä vähenivät.²⁷² Heinonen kertoo, että monissa satamissa oli laivoista toiseen kierteleviä kulkukauppiaita, joilta sai ostettua välttämättömyystarvikkeita, kuten hammasharjoja ja vaatteita. Nykyisin satamat ovat varsin suljettuja alueita, sillä erityisesti syksyn 2001 WTC-tornit tuhonneiden iskujen jälkeen terrorismin vastainen sota on eristänyt satama-alueet ja merenkulkijat ympäröivästä yhteiskunnasta. International Ship and Port Facility Security Code eli

²⁷² Gerstenberger 2008, 25.

ISPS Code hyväksyttiin ja ratifioitiin nopealla aikataululla WTC-iskujen jälkeen, ja se astui voimaan heinäkuussa 2004. ISPS Coden avulla luotiin kansainvälinen sääteilyjärjestelmä, joka pyrkii estämään laivojen käytön terroristisessa tarkoituksessa. Järjestelmä on maailmanlaajuinen, mikä entisestään heikentää merimiesten mahdollisuutta maissa käyntiin.²⁷³

Heinonen muistelee, että vaikka Ruotsissa käyminen oli mukavaa, niin silloiseen Neuvostoliittoon menoa ei sen sijaan odotettu. Kannaksessa oli tapana, että koko miehistö sai lähteä maihin jos lastin purkaminen tai lastaaminen ei ollut käynnissä. Leningradissa laivalla piti olla takaisin puoleenyöhön mennessä. Merimiehen palkka maksettiin ulosmaksun yhteydessä käteisellä, mutta satamaan tullessa oli mahdollista pyytää kapteenilta ennakkoa. Kapteeni maksoi ennakon aina sen maan valuuttana, minkä satamaan laiva saapui. Leningradissa merimiesten kaupunkiin tutustumisesta huolehti Matti Tattiniminen paikallinen mies, joka puhui sujuvaa suomea. Heinonen kertoo, että kaupungissa Kannaksen miehistö muun muassa vietiin katsomaan balettia sekä tutustumaan merimiesklubiin. Hän pohtii, mahtoiko vieraanvaraisuus johtua siitä, että ulkomaalaisille merimiehille haluttiin näyttää kuinka hieno kaupunki Leningrad on.

Niin ja siel oli Leningradiski sellane, sen nimi oli Matti Tatti vielä [nauraa]. -- Joo, semmonen lyhkänen, lyhkänen ukko, mut se puhu suomee ihan puhtaasti. -- Emmä sitte mitä, mitä porukkaa mahto olla, mutta se vei meitä kaikkii sinne. Se oli kumminki, kauheesti vietii ulkomaalaisia merimiehiä kaikkia balettia katsomaan ja ne jotenki varmaan halus niinko esittää, että kuinka hienoo siellä Leningradis on.

Heinonen muistelee, että laivan ajaessa Neva-jokea oli kapteeni kertonut luotsin sanoen, että rannalla näkyvässä valtavassa talossa oli sota-aikana syöty kissat ja rotat, Saksan armeijan piirittäessä kaupunkia. Laivan ollessa lähdössä Leningradin satamasta, oli merestä nostettuun ankkuriin tarttunut pohjasta toinen pieni ankkuri, jossa oli kettinkiä mittava pätkä mukana. Leningradista Heinonen osti isälle tuliaisiksi karvalakin.

Kokeneemmat merimiehet opettivat uusille tulokkaille satamakäynteihin liittyvää tietotaitoa ja opastivat kunkin sataman erityispiirteiden kanssa. Satamakaupungeissa merimiehille järjestettiin usein mahdollisuus osallistua erilaisille kiertoaajeluille pitkien sata-

²⁷³ Gerstenberger 2008, 30, 31. Maailman kaikissa satamissa ei kuitenkaan valvota ISPS-sääntöjä yhtä tiukasti, sillä esimerkiksi Tanskassa, Norjassa ja Englannissa on paljon pieniä satamia, jotka sijaitsevat käytännössä kaupungin keskustassa, jolloin kaupunkilaisten pääsyä satama-alueella on lähes mahdotonta estää.

massaoloaikojen aikana. Vielä 1960-luvulta 1980-luvulle kapteenit järjestivät jossain määrin samanlaisia kiertoajeluja paikallisia nähtävyyksiä katsomaan.²⁷⁴ Heinonen kertoo, että myöhemmin uransa varrella hän vieraili silloin tällöin satamakaupunkien merimieskirkoissa ja merimieskapakoissa. Erityisesti Antwerpenistä Heinonen muistaa pari suomalaisessa omistuksessa olevaa merimieskapakkaa, Roosin tuvan ja Maurin baarin. Kumpikin kyseisistä yrityksistä myös majoitti merimiehiä, jotka seilasivat käymättä välillä kotimaassaan. Merimieskirkkojen Heinonen kuvailee olleen enemmän lukusaleja kuin kirkollisia toimipisteitä.

Laivan ollessa satamassa osallistui Heinonenkin lastin purkamiseen ja lastaamiseen. Leningradissa laivaan otettiin massapaalilasti. Satamatyöntekijät pyörittivät yksin neliskanttisia ja parisataa kiloisia massapaaleja käsivoimin aluksen viereen, josta ne kraanalla tai puomeilla nostettiin ruumaan. Heinonen muistelee, että hänen mielestään satamatyöntekijöiden työtehtävät olivat hirvittävän raskaita, sillä tarvittaessa massapaaleja pyöriteltiin aamusta iltaan. Heinosen tehtäviin kuului muun muassa ruumaan tulevien massapaalien laskeminen ja niiden merkitseminen vihkoon. Kun Kannaksen ruuma täyttyi, sen luukut suljettiin ja aluksesta tehtiin niin sanotusti meriklaari²⁷⁵.

Merimiehelle aika laivassa on aikaa eri satamien välillä²⁷⁶. Purjelaivakaudella satamisessa saatettiin viipyä viikkokausia, mutta 1970-luvulla tapahtuneen merenkulun vallankumouksen myötä merimiesten satama-ajat ovat kuihtuneet minimiin. Toisaalta pitkät satamaoloajat viivyttivät kotisatamaan pääsyä entisestään, mutta satamakokemukset olivat kuitenkin kiinteä osa sitä, miten merimiehet kokivat ammattinsa. Satamassaoloaikojen vähentyminen radikaalisti on Heide Gerstenbergerin mukaan tuhonnut perustan merenkulkijan tavalta hahmottaa ammattinsa.²⁷⁷

Paneliuksen, Lappalaisen ja Heinosen ensireissua yhdistää se, että heillä oli vielä hyvä mahdollisuus tutustua eri satamakaupunkien elämään. Panelius ja Lappalainen toki viettivät satamissa pidempiä aikoja kuin Heinonen, sillä lastauksessa ja lossauksessa käytettiin heidän aikanaan vain vähän tekniikkaa. Molemmat purjelaivamerimiehet kertovat siitä raskaasta työstä, mitä satamassa tehtiin. Panelius muistelee, että painostavan kuumuuden vuoksi merimiehet kävivät vastoin kapteenin antamaa määräystä salaa uimassa helpottaakseen oloaan. Lappalainen taas kertoo, että Moshulun miehistö yritti lakkoilla

²⁷⁴ Gerstenberger 2008, 26 & Weibust 1976, 150-151.

²⁷⁵ Alus valmistetaan satamasta lähdettäessä merikelpoiseen kuntoon.

²⁷⁶ Tuomi 2008, 117.

²⁷⁷ Gerstenberger 2008, 20, 26.

Lourenco Marquesissa, sillä he joutuivat purkamaan lastia kuumassa ja ahtaassa ruumassa satamatyöntekijöiden apuna, ilman ylimääräistä korvausta. Lappalainen koki lakkoilun häpeälliseksi, sillä hän tiesi, että kyseinen työ kuuluu merimiehelle ja ylimääräisestä korvauksesta ei ollut sovittu mitään.

Merimiehiin on liitetty usein tatuoinnit ²⁷⁸. Muistelijoista ainoastaan Matti Lappalaisella on varmasti merimiestatuointi, sillä Panelius ei mainitse asiasta mitään ja Heinosen mielestä tatuoinnit ovat vankilassa olleiden merkki. Lappalaisen ja Heinosen erilaiseen suhtautumiseen saattaa vaikuttaa heidän meriuransa ajankohdat, sillä merimiestatuoinnit olivat arvostettuja ammattiryhmän statussymboleita vielä 1940- ja 1950-luvuilla, mutta niihin suhtautuminen alkoi muuttua viimeistään 1970-luvun taitteessa. Tatuointi yleisty vankiloissa 1970-luvulla. Sen seurauksena vankilassa tehdyt tatuoinnit saattoivat ulkopuolisten silmissä sotkeutua merimiestatuointeihin. ²⁷⁹ Lappalainen ei kuitenkaan katunut tatuoinnin ottamista. Hän kertoo, että vaikka nykypäivänä tatuointi olisi ollut mahdollista poistaa, niin hän ei sitä kuitenkaan tehnyt. Lappalainen vetosi siihen, että Tanskan kuningas Fredrik IX:llä oli myös tatuointeja ²⁸⁰.

Panelius muistelee Osmon satamassaoloajoilta erityisesti eri kaupunkien maisemaa ja luontoa sekä sataman olosuhteita. Hän tuo esille sen, että miehistö kävi tutustumassa Rangoonin kaupunkiin, mutta ei kerro tarkemmin ajanviettotavoista. Sen sijaan Lappalainen ja Heinonen kertovat hieman tarkemmin mitä merimiehet maissa tekivät. Lappalainen muistelee miehistön keskuudessa järjestettyä veneretkeä ja kaninpyyntiä Australiassa sekä tansseissa käymistä Afrikassa. Heinoselle mieleen ovat jääneet Ronnebyn maisemat Ruotsissa ja tuliaisiksi ostettu kahvi peltipurkissa sekä Leningradissa järjestetyt kiertoajelut. Kaikilla on erityisen positiivinen kuva satamassa vietetystä vapaaajasta. Gerstenbergerin mukaan yksikään merenkulkija ei vanhoja aikoja muistellessaan unohda kertoa osakseen tulleesta vieraanvaraisuudesta eri maissa, se tulee ilmi myös Paneliuksen, Lappalaisen ja Heinosen kokemuksia analysoidessa ²⁸¹. Kukaan merimiehistä ei kerro merimieselämään tyypillisesti liitetystä hurjista, viinanhuuruuksista satamaseikkailuista, vaan kaikki muistelevat mieluummin alueen luontoa ja kulttuuria ²⁸². Lappalainen mainitsee kerran ilmaisen viinin, mutta toteaa heti perään, että kaikki sujui

²⁷⁸ Ruotsalainen 2014, 2.

²⁷⁹ Ruotsalainen 2014, 16.

²⁸⁰ Ruotsalainen 2014, 8.

²⁸¹ Gerstenberger 2008, 26.

²⁸² Gerstenberger 2008, 25. Heinonen tuo haastattelussa esiin muutamia tarkempia kuvauksia seikkailuistaan satamakaupungeissa, mutta ne koskevat hänen myöhäisempää merimiesuraansa eivätkä liity ensimmäisen merimatkan kokemuksiin.

aina merimiesten ja paikallisen väestön välillä hyvin eikä rähinöitä ollut. Hän myös tuo haastattelussa esiin sen, että osa miehistöstä vieraili Lourenco Marquesissa *mustien alueella* varoituksista huolimatta ja toteaa, että siellä oli tyttöjä ja että monet saivat sieltä tauteja. Lappalainen ei kerro minkälaisia tauteja miehistö sai, mutta kyseisessä kaupungissa ainakin osa miehistöstä sairastui malariaan. Lappalainen muistelee, että Moshulun ollessa Autraliassa perämiesten seurassa viihtyi Peggy-niminen nainen, mutta hän uskoo, ettei varsinaisesta seksisuhteesta ollut kysymys. Mira Karjalaisen mukaan merimiehiin liitetyt myytit villistä käyttäytymisestä eivät ole koskaan kuuluneet oikeasti merimiesten arkielämään laivalla tai satamissa²⁸³. Yksi syy siihen miksi Panelius, Lappalainen ja Heinonen muistelevat sataman olosuhteita sekä järjestettyjä tapahtumia voi olla myös se, että he kaikki saivat laivan matalinta palkkaa, joten satamakaupungeissa ei ollut varaa tuhlata.

4.3. Ulosmaksu ja urakehitys

Osmo saapui Ceylonin eli nykyisen Sri Lankan Point de Galleen 19. tammikuuta 1872, jossa alukseen otettiin riisilasti. Aasiasta Osmo purjehti takaisin Eurooppaan, Saksan Bremerhaveniin, reilussa kolmessa kuukaudessa. Purettuaan lastin Bremerhavenissa Osmo sai määräyksen purjehtia painolastissa takaisin kotisatamaansa Raumalle, jossa laiva oli 25. elokuuta 1872. Carl Julius Paneliuksen ensimmäinen purjehdus kesti lähes kolme vuotta. Panelius jäi pois laivasta opiskellakseen Turun merikoulussa perämieheksi.

Ifrån Raumo fortsatte Osmo sedan vidare. Jag stannade hemma för att vid navigationskolan i Åbo arbeta på styrmanexamen. Jag sade farväl åt min goda Kapten och välsignar hans minne.

Panelius ei muistele miltä tuntui palata pitkän poissaolon jälkeen takaisin kotimaahan ja tavata jälleen oma perhe. Hän oli ollut 15-vuotias poika ottaessaan pestin fregatti Osmolle ja varttunut ensipurjehduksensa aika 18-vuotiaaksi mieheksi. Hänet oli myös ylennetty kajuuttavahdista konstaapeliksi, eli hierarkian alimmalta tasolta päällystöön, mikä kertoo kapteenin osoittamasta arvostuksesta. Osmon kapteeni J.R. Söderholmia Panelius muistelee kertoessaan pestin päättymisestä. Hän toteaa, että kapteeni oli kunnollinen päällikkö ja taloudellinen persoonallisuus, jonka huomassa alus oli aina hyvässä järjestyksessä ja hoidossa.

²⁸³ Karjalainen 2008, 70.

Turun merikoulu perustettiin ensimmäisten joukossa vuonna 1812 ja opetus siellä alkoi vuonna 1814. Paneliuksen aloittaessa opintonsa Turussa perämiehen tutkinnon suorittamiseksi vaadittiin meripalvelusta neljä vuotta, joista vähintään kolme Itämeren ulkopuolella. Oppilaaksi pääsemiseksi riitti kuitenkin puoli vuotta suoritettua meripalvelusta ulkomaanmatkalla.²⁸⁴ Meripalveluksen pituus laskettiin siten, että tiettyihin satamiin, maihin ja maanosiin tehdyt purjehdukset vastasivat tiettyä palvelusaikaa, vaikka todellinen palvelusaika olisi ollut lyhyempi. Esimerkiksi matkat Aasian satamiin, Australian ja Itä-Intian saariin sekä muihin Intian valtameren ja Tyynen meren satamiin laskettiin puoleksitoista palvelusvuodeksi. Jos todellinen palvelusaika oli pidempi kuin sen oletettu kesto, niin todellinen palvelusaika laskettiin tutkinnon suorittajan hyväksi.²⁸⁵

Carl Julius Panelius valmistui perämieheksi vuonna 1873, jonka jälkeen hän työskenteli useilla suomalaisilla aluksilla vuoteen 1880 asti. Vuonna 1880 Panelius suoritti merikapteenin tutkinnon Turun merenkulkukoulussa ja pääsi raumalaisen parkkilaivan *Ansion* päälliköksi. Merikapteenin tutkinto edellytti kahden vuoden purjehdusta perämiehenä tai kauppalaivan kipparina Itämeren ulkopuolella.²⁸⁶ Vuonna 1886 Paneliuksesta tuli parkiksi takiloidun *Osmon* päällikkö. Panelius jäi maihin toimittuaan yksitoista vuotta *Osmon* kapteenina. Hän muistelee, että ollessaan laivan päällikkö *Osmo* oli onnekas alus, sillä muutamaa pientä haveria lukuun ottamatta aluksella ei ollut yhtään kuolemantapausta. Suhde laivan päällystön ja miehistön keskuudessa ei ollut Paneliuksesta niin harmoninen kuin olisi toivonut. Hän kirjoittaa muistelmissaan kuitenkin haluavansa nousta pikkuasioiden yläpuolelle, ja vanhoilla päivillään omistaa lämpimät ja kiitolliset ajatukset laivan alipäällystölle sekä miehistölle, jotka seisoivat kapteenin rinnalla hänen täyttäessään vastuullista tehtäväänsä *Osmon* kapteenina.

Matti Lappalainen kertoo, että Kap Hornin jälkeen *Moshulun* miehistö alkoi malttamattomasti odottaa Eurooppaan pääsyä. Australiasta haettu vehnälasti oli tarkoitus kuljettaa Irlantiin. Lappalainen muistelee, että päällystöltä pyydettiin päivittäin aluksen sijainnin kertovat latitudit ja longitudit, jotka kirjattiin tarkasti ylös. Laiva saapui Irlannin *Corriin*, josta se sai määräyksen purjehtia Belfastiin. Matka Belfastiin kesti kaksi viikkoa, sillä *Moshulu* ei ottanut avuksi hinaajaa, kuten tapana oli.

Belfastissa Lappalainen otti ulosmaksun laivasta. Hän pahoittelee sitä, että oli saanut *Moshuluun* jo jatkoestin puolimatuusin vakanssilla, mutta ei voinut ottaa sitä, koska

²⁸⁴ Karkama 1999, 34.

²⁸⁵ Karkama 1999, 33.

²⁸⁶ Karkama 1999, 35.

hänen passinsa umpeutui. Lappalainen oli hankkinut kahden vuoden passin Suomessa hakiessaan ensimmäistä kertaa prenttiin paikkaa Eriksonin laivoilta. Hän ei kuitenkaan onnistunut saamaan pestiä ennen kuin seuraavana vuonna, joten passi oli voimassa ainoastaan ensireissun ajan.

Niin minä olin jo pestannu sitte, mulla oli sitten puolimatruusin paikka olis sitte ollu. -- Joo, en saanu passia uusittua ja kyllä se harmitti, mutta toiselta puolen ei niinkään paljon sitten harmittanu, kun ois kai normaalisti ollut. Sillonhan meni just tänä aikana meni se, ettei sitä purjelaivaa tarvittukkaa ku yks vuosi.

Lappalaisen lisäksi moni muukin suomalainen merimies oli ottanut ulosmaksun Moshulusta Belfastissa. Irlannista matka jatkui lautalla Liverpooliin ja sieltä junalla Hulliin. Hullista matka kotimaahan tehtiin matkustajahöyrylaiva Ilmattarella. Lappalainen kertoo, että kotimatalla Pohjanmerellä oli niin huono sää, että muut laivan matkustajat tulivat pahoinvoiviksi eivätkä pystyneet syömään. Moshululla myrskyihin, pieniin tiloihin ja yksinkertaiseen muonaan tottunut Lappalainen muistelee hilpeästi, kuinka olosuhteet Ilmattarella olivat kuin kuninkaalla hienoja ruokia syödessä.

Joo, no tuota se, meitähän sit pidettiin Ilmattaressa niinkun taikka olosuhteet, niin ihan niinkun kuninkaita, kun sattui aika paha ilma Pohjanmerellä ja ei matkustajista ollu syömämiehiks, hienot ruuat kun meille tarjottiin [nauraa].

Ilmatar saapui Helsinkiin, josta Lappalainen matkusti kotiin Kuopioon. Kuopiossa 1930-luvun lopussa Kap Hornin kiertänyt merimies oli harvinaisuus, joten Lappalaisetakin tehtiin juttu Savon Sanomiin. Lappalainen muistelee, että kaupungista oli hänen lisäksi merille lähtenyt *joku muukin hullu* eli sukulaispoika Topi Korhonen. Lappalainen kertoo, että kotiin palattuaan äiti paheksui Tanskassa otettua merimiestatuointia. Kotona Kuopiossa Lappalainen viihtyi yli vuoden kestäneen purjehduksen jälkeen vain pari viikkoa, sillä mieli teki takaisin merelle laivapraktiikkaa seilaamaan.

En, pari viikkoo oli, mitäs kun sitä teki mieli sitä praktiikkaa seilata ja tuota, no sillä aikaa minä rakensin yhden kesämökin Kuopiossa. Ja sitten tulini Helsinkiin ja asuin jossakin matkustajakodissa siellä etelässä. Ei kun missä se sit? Töölössä tai siellä jossakin. No joka tapauksessa, siellä sitten niitä jobia kysyttiin ja se oli vaikea saada sillon, sillon jobia. Sit tuli yks

norjalainen Oddvar kaks-niminen laiva sinne ja minä menin sit siihen ja meit oli muitakin suomalaisia. Minä olin niinku matruusina siihen mennessä.

Lappalainen lähti Helsinkiin, josta sai matruusin vakanssin kahdeksaksi kuukaudeksi norjalaiseen Oddvar 2-laivaan, joka kuljetti koksia ja kivihiiltä Itä- ja Pohjanmerellä. Pestin jälkeen Lappalainen aloitti opinnot Rauman merikoulussa. Aliperämiehen tutkinnon Lappalainen suoritti vuonna 1941, yliperämiehen tutkinnon vuonna 1946 ja merikapteenintutkinnon 1949.

Juhani Heinonen seilasi Kannaksella vain vajaa kaksi kuukautta, sillä laiva jäi talvehtimaan Aurajokeen. Perämies tarjosi jatkopestiä, mutta Heinonen jäi Mäntyluodossa maihin hieman ennen joulua vuonna 1965. Jungmannina piti seilata vuosi ennen puolimatruusin arvoa, joten Heinonen halusi jatkaa mahdollisimman pian meriuraansa.

Joo, kylä se [perämies] töissä oli, ko se minuuki tahto vielä jäämään siihen, ko [...] Mä kuulin, että se laiva jää sitte Turkuu makaamaa talveks. -- Se makas Aurajoes. Mä lähdin siitä kotiin ennen joulua ja sitte mä pääsin jo, mä laitoin saman tien nimen listalle Mäntyluotoo. Mäntyluodos jäin muuten pois.

Pääsin seuraavaan laivaan tammikuussa. Samalla nimikkeellä. Kun jungmannina piti seilata vuosi ennen puolimatruusin arvoa, nämä olivat tarkkoja ammattitaitoasioita.

Otettuaan ulosmaksun Kannaksesta Heinonen vei saman tien nimensä Mäntyluodon Myllyyn. Tammikuussa vuonna 1966 Heinonen sai pestin FÅA:n höyrylaiva Junoon. Junossa Heinonen seilasi jungmannina reilut viisi kuukautta, ennen kuin laiva myytiin. Juno oli Kannasta isompi alus ja liikennöi laajemmalla alueella Itä- ja Pohjanmerellä. Jungmannin vakanssilla Heinonen työskenteli vielä FÅA:n omistamassa höyrylaiva Patriassa ennen kuin sai puolimatruusin pestin ensimmäiseen valtameriliikenteessä ajavaan tankkilaivaan, ahvenanmaalaiseen M/S Newburyyn juhannuksena vuonna 1967. Heinonen muistelee, että aina oli mukavaa jatkaa seuraavaan laivaan eikä hän koskaan tuntenut koti-ikävää.

Kukaan muistelijoista ei kerro tarkasti tuntemuksistaan tai olotilastaan otettuaan ulosmaksun. He pikemminkin vain toteavat asian, samalla tavalla kuin kertoisivat mistä tahansa arkipäiväisestä tilanteesta. Tunteiden ja käytännön asioista, kuten ulosmaksusta,

kertomisen sijaan he kertovat mitä työurallaan tekivät ensimmäisen pestin loputtua. Saman on kokenut suomalaisia iäkkäitä kaphoornareita²⁸⁷ kirjaan *Viimeinen satama - Kap Hornin kiertäjien joutsenlaulu* haastatellut Topi T. Järäinen, joka kertoo teoksessaan, että kenelläkään haastateltavista ei ollut sen kummempaa sanottavaa pestin loppumisesta tai kotiin paluusta. Järäisen kysymykseen siitä, mitä matkan jälkeen kotona tehtiin, oli yksi vastaus, että *mitä sitä kotona nyt sitten oikein tehtiin.*²⁸⁸

Panelius ei muistelmissaan kerro pestin loppumisesta fregatti Osmolla kuin sen, että laiva tuli 25. elokuuta 1872 Raumalle, missä hän jäi pois aloittaakseen opinnot Turun merikoulussa. Hän ei kerro miltä tuntui palata kolmen vuoden merimatkan jälkeen takaisin kotiin ja tavata jälleen oma perhe. Panelius ei myöskään muistele käytännön asioita, eli sitä miten ulosmaksu hoidettiin.

Lappalainen kertoo paluusta höyrylaivalla Suomeen ja siitä miten matka sujui. Hänkään ei tuo esille miltä tuntui kohdata perhe ja tuttavat kotona Kuopiossa, mutta toteaa, että äiti suhtautui nihkeästi Lappalaisen merimiestatuointiin. Sen sijaan hän mainitsee, että sukulaismies kirjoitti hänestä jutun Savon Sanomiin. Lappalainen ehti viettää kotona vain pari viikkoa, minkä jälkeen hän otti pestin uuteen laivaan kerätäkseen merikoulua varten tarvittavan määrän meripraktiikkaa.

Heinonen on yhtä niukkasanainen kuin Panelius ja Lappalainenkin. Hän mainitsee, että jäi pois Kannaksesta, koska alus liikennöinnin sijaan talvehti talvikuukaudet Aurajoes-
sa. Heinonen muistelee, että hän tarvitsi uuden jungmannin pestin, jotta voisi saavuttaa puolimatuusin arvon, ja sen vuoksi hän jätti nimensä Myllyn seinälle samalla kerralla, kun otti ulosmaksun Kannaksesta. Heinonen vietti kotona vain puolitoista kuukautta ennen uutta pestiä.

Paneliusta, Lappalaista ja Heinosta yhdistää se, että he kaikki halusivat edetä urallaan. Ulosmaksu ensimmäisestä laivasta vaikuttaa olleen vain yksi tavanomainen asia muiden joukossa. Panelius oli Osmolla purjehtiessaan kerännyt tarvittavan määrän purjelaivapraktiikkaa, joten hän voi jatkaa saman tien koulun penkille. Lappalainen ja Heinonen sen sijaan tarvitsivat lisää merikokemusta: Lappalainen merikoulua varten ja Heinonen miehistössä ylenemisen vuoksi. Molempia yhdistää se, että kotona ei ollut tarvetta viettää enempää aikaa, vaan heti kun oli mahdollisuus, molemmat lähtivät takaisin merelle. On mielenkiintoista, miksi kukaan muistelihoista ei kerro enempää miltä tuntui kohdata

²⁸⁷ Kap Hornin purjelaivalla kiertänyt merimies.

²⁸⁸ Järäinen 2006, 175.

oma perhe pitkän ajan jälkeen, Panelius ja Heinonen eivät edes mainitse perhettään tai sitä, mitä tekivät kotona. Toisaalta heistä kaikki asuivat lapsuudenkodissaan ensimmäiseen merimatkaansa asti, joten merille lähdössä oli tavallaan myös kyse vanhempien luota muuttamisesta ja nuoren miehen itsenäistymisestä. Elämänvaihe vaihtui ja kotiin ei enää palattu asumaan vaan tultiin käymään. Katse oli jo seuraavassa pestissä, joten ehkä siitä syystä kotiinpaluussa ei ollut paljon muisteltavaa.

5. Lopputarkastelu

5.1. Tutkimustulokset

Suomalaisessa merenkulussa ja merimiehen työnkuvassa on tapahtunut selviä muutoksia tutkielman rajaaman ajanjakson²⁸⁹ puitteissa. Itsenäisenä elinkeinona merenkulku kehittyi Suomessa vasta 1700-luvun puolivälissä, mutta merenkulkijat olivat kuitenkin ennen teollistumista ensimmäinen varteenotettava palkkatyöväestön ryhmä. 1800-luvulla suomalainen syvänmeren-purjehdus kehittyi voimakkaasti, kun vanhat purjehdussäännöt kumottiin ja Suomi sai tasavertaisemmat mahdollisuudet ottaa osaa länsimaiseen maailmantalouteen. Kilpailuetuina Suomella olivat suuret metsävarat sekä halpa työvoima, minkä ansiosta laivojen rakentaminen ja miehittäminen oli edullisempaa kuin muissa merenkulkumaissa.²⁹⁰

Merimiehen ammatti oli tyypillinen nuorten miesten ammatti. Keulaskanssin keski-ikä suomalaisilla valtameripurjehtijoilla oli noin 25 vuotta. Merimiehen työnkuva ei muuttunut juuri aikaisempaan verrattuna, mutta työn riskit pienenevät merillä vallitsevan rauhan ja merirosvouksen harvinaistumisen myötä. Tautikuolleisuus aleni vähitellen, sillä keripukkia oli opittu torjumaan sitruuna- ja limemehun avulla. Purjehdukset nopeutuivat, kun tunnistettiin eri alueilla vallitsevat tuulet ja merivirrat. Toisaalta merimiesten ruuan laatu heikkeni entisestään, sillä muonavaraja ei pystytty täyttämään yhtä useasti kuin ennen.²⁹¹ Valtamerilaivoilla miehistö jaettiin kahteen vahtiin, jolloin työaika oli periaatteessa noin 12 tuntia vuorokaudessa, mutta käytännössä vielä enemmän. Yleistä oli myös suurille laivoille tyypillinen kova kuri ja ruumiilliset rangaistukset, jotka ahtaisiin miehistötiloihin, tiukkaan työtahtiin ja huonoon palkkaan yhdistettynä lisäsivät merimiesten karkaamisia. Huippuvuosina 1872–1875 suomalaisista laivoista karkasi yh-

²⁸⁹ Vuodet 1869–1965.

²⁹⁰ Kaukiainen 2008a, 9 & Kaukiainen 2008b, 542.

²⁹¹ Kaukiainen 2008b, 262.

teensä 800 merimiestä. Tyypillistä aikakauden merenkululle oli kansainväliset työmarkkinat, 1880-luvulla arvioitiin ulkomaisissa laivoissa työskentelevän suunnilleen yhtä paljon suomalaisia merimiehiä kuin kaikissa Itämeren ulkopuolella purjehtivissa suomalaisissa aluksissa.²⁹²

Merityön ulkoiset olosuhteet pysyivät melko samanlaisina purjelaiva-aikakauden loppuun eikä höyryvoiman lisääntyminen tuonut merkittäviä muutoksia laivojen puitteisiin²⁹³. Höyryvoiman yleistyttyä merityön luonne kuitenkin muuttui vähitellen. Linjaliikenteen säännöllisyys ja keskittyminen Länsi-Eurooppaan teki ammatista tasapainoisemman, jonka ansiosta merimiesten ikähaarukka laajeni.²⁹⁴ Toisen maailmasodan jälkeen merimiesten työoloissa tapahtui nopeasti suuria muutoksia. Jo vuosina 1938–1939 vahvistettiin kauppalaivojen uusi ruokajärjestys sekä merimiesten vuosilomalaki, mutta Suomessa noudatettiin vielä sodan ajan perinteistä kaksivahtijärjestelmää eli yli 12 tunnin työaika. Moskovan välirauhan jälkeen vahvistuneen vasemmistosuuntauksen myötä ammattiyhdistysliike voimistui ja Niilo Wällärin luotsaama Suomen Merimies-Unioni ajoi vuosien 1945–1946 vaihteessa läpi periaatteen, että ulkomaanliikenteeseen voitiin pestata vain sen jäseniä. Jo keväällä 1945 vasemmistoenemmistöisen hallituksen päätöksellä työaika rannikko- ja sisävesiliikenteessä rajoitettiin kymmeneen tuntiin vuorokaudessa. Saman vuoden joulukuussa Suomen Merimies-Unionin ja Suomen Laivanvarustajain yhdistyksen solmimissa työehtosopimuksissa kansimiehistön työaika rajoitettiin kahdeksaan tuntiin yli 1300 bruttotonnin aluksilla. Käytännössä rajoitus tarkoitti kolmivahtijärjestelmään siirtymistä. Vuonna 1947 eduskunta hyväksyi lakonuhan edessä uuden vuosilomalain, joka tuplasi merimiesten palkallisten lomapäivien määrän. Samana vuonna ensimmäisen jäänmurtajalakon myötä säännöllinen työaika lähiliikenteessä tippui kahdeksaan tuntiin vuorokaudessa ja 56 tuntiin viikossa. Pidempää työaika voitiin vaatia vain pienillä²⁹⁵ ulkomaanliikenteessä olevilla aluksilla. Kevättalvella 1949 solmittiin työehtosopimus, jonka mukaan kolmivahtijärjestelmää ja kahdeksan tunnin työaika tuli soveltaa kaikilla vähintään 500 bruttotonnin aluksilla. Lain uudistaminen lykkääntyi kuitenkin vuoteen 1961 asti, vaikka viikoittainen työaika olikin vähentynyt jo 48:sta 45 tuntiin.²⁹⁶

²⁹² Kaukiainen 2008a, 9 & Kaukiainen 2008b, 262–264.

²⁹³ Kaukiainen 2008a, 10–11 & Kaukiainen 2008b, 389–390.

²⁹⁴ Kaukiainen 2008b, 403.

²⁹⁵ Alle 1300 bruttotonnin aluksissa.

²⁹⁶ Kaukiainen 2008b, 468–471.

Vuoden 1948 lopussa saatiin aikaan merimiesten asumisoloja koskeva sopimus. Sen mukaan kaikilla yli 1200 bruttotonnin aluksilla miehistö oli majoitettava kahden hengen hytteihin. Hyteissä tuli olla riittävä lämmitys, tarvittava valaistus ja ilmanvaihto sekä aluksessa erilliset peseytymis- ja ruokailutilat. Tähän saakka miehistö oli voitu majoittaa lämmittämättömiin keulaskansseihin, joissa sekä nukuttiin, syötiin että vietettiin vapaa-aikaa. Tämän jälkeen annettiin myös laivojen muonitusta koskeva uusi asetus, jonka ansiosta merimiesten ruuan laadun voi olettaa parantuneen. Vuonna 1979 tuli standardiksi yhden hengen hytit yli 1000 bruttotonnin aluksilla ja päällystö sai makuuhytin lisäksi erillisen päivähytin. Kaikissa yli 400 tonnin aluksissa tuli olla myös sauna, ja yli 1600 tonnin aluksissa saunoja piti olla kaksi.²⁹⁷

Merimiesten palkat nousivat vähitellen. Vuosina 1947-1948 suomalaisten matruusien kuukausipalkat ylittivät vuonna 1946 Seattlen merityökonferenssissa suositellun minimitason²⁹⁸. Tämän jälkeen palkat paranivat suurin piirtein samaa tahtia kuin teollisuudessaakin ja 1960-luvulla jo huomattavasti nopeammin. Palkkojen noustessa merimiesten työaika lyheni ja vuonna 1969 laivoille säädettiin 40 tunnin työviikko. Useilla aloilla myös lauantai muuttui vapaapäiväksi, mutta laivalla sama mahdollisuus oli vain päivämiehillä, sillä vahtivuorot pyörivät ympäri vuorokauden päivästä riippumatta. Tämän myötä vahtimiehistö joutui kolmivahtijärjestelmääkin noudattamalla tekemään yli 56 tunnin työviikkoa sekä mahdollisia ylitöitä. Ylitöet kuitenkin korvattiin pääasiassa rahalla, minkä vuoksi merimiesten vuositulot nousivat nopeammin kuin ohjepalkat. Palkkojen parantumista perusteltiin myös sillä, että merimiesten ammattitaito kohentui entistään merikoulun perustamisen myötä 1960-luvulla.²⁹⁹

1970-luvun lopussa Suomen Merimies-Unioni vaati ylitöiden korvaamista ensisijaisesti vapaapäivinä. Vuonna 1977 yleisen merenkulukulakon myötä saatiin aikaan sopimus, joka palkankorotusten lisäksi lyhensi merimiesten työaikaa 38 tuntiin viikossa sekä vuorottelujärjestelmään siirtymisestä. 1980-luvun puoleenväliin mennessä oli lähes kaikissa suomalaisissa yli 500 bruttotonnin aluksissa siirrytty kahden miehistön järjestelmään, jossa toisen miehistön ollessa lomalla on toinen töissä laivalla.³⁰⁰

Kolmessa vuosikymmenessä suomalaisen merimiehen elämä muuttui enemmän kuin aikaisemmassa sadassa vuodessa. Palkat olivat nousseet Euroopan alimmalta tasolta

²⁹⁷ Kaukiainen 2008b, 471-472.

²⁹⁸ Seattlen merityökonferenssin suosittelema minimitaso oli 16 Englannin punttaa eli noin 9000-10000 Suomen markkaa (Kaukiainen 2008b, 472).

²⁹⁹ Kaukiainen 2008b, 472.

³⁰⁰ Kaukiainen 2008b, 473.

huipulle, ankeat asumisolosuhteet vaihtuneet yhden hengen hytteihin ja työaika lyhen-
tynyt 12 tunnista varsin inhimilliselle tasolle. Kahden miehistön järjestelmän ansiosta
merimiesten työ- ja vapaa-aika tasaantuivat suhteessa toisiinsa. Samaan aikaan laivat
suurenivat ja muuttuivat entistä helppohoitoisemmiksi, jolloin työvoiman tarve väheni
selkeästi. Laivojen lastaus- ja purkausaikojen nopeutuessa, lyhenivät miehistön satama-
käynnit karsien merimiehen ammatista viimeisetkin romantiikan rippeet.³⁰¹

Olen tutkielmassa pyrkinyt selvittämään minkälainen merimiesten ensimmäinen meri-
matka oli, miten he kokivat sen ja miten he sen muistavat. Merimiesten muistoista vah-
vasti esille nousevat positiiviset kokemukset, sillä he kertovat varsin vähän negatiivisia
asioita tai tuovat ne esiin ns. ”rivien välistä”³⁰². Muistitietotutkimusta lähteenä käytet-
täessä tulee ottaa huomioon se, että muistelijalla on kyky unohtaa, valita ja hylätä ko-
kemuksistaan muistettava ja kerrottava³⁰³. Muistelija määrittää itse mitä hän haluaa
kertoa ja millä tavoin, siksi kertojien taustojen selvittäminen antaa lisätietoa muistelmi-
en tulkinnoille³⁰⁴. Muistelulle keskeistä on ollut se, että siinä iäkkäät miehet muistele-
vat nuoruutensa ensimmäistä merimatkaa ulkopuoliselle. Muistot ovat voineet vuosi-
kymmenten aikana haalistua, unohtua tai muovautua erilaisiksi kuin tapahtumahetkellä.
Ulla-Maija Peltonen viittaa Lawrence L. Langerin esille nostamaan muistojen dualis-
miin eli pinnalla ja syvällä olevien muistojen vuorovaikutukseen. Pinnalla olevia muis-
toja ohjaa älyllinen ja harkittu muisti, kun taas syvällä olevia muistoja ohjaa filosofoiva
tunnetason muisti. Syvällä oleva muisto pyrkii palauttamaan tapahtuman sellaisena kuin
se oli tapahtumahetkellä, eli sen vuoksi esimerkiksi traumaattisia muistoja ei välttämättä
haluta kertoa. Yleinen muisto määritellään sen sijaan kaksijakoiseksi, jolloin se palaut-
taa kertojan normaaliin ennen ja jälkeen tilanteeseen, muovaten muiston tämän päivän
intressin mukaisesti.³⁰⁵ Tulee myös ottaa huomioon, että kaikki muistelijat ovat pitkän
uran merillä tehneitä henkilöitä. Merityöstä ja merimiesidentiteetistä saattaisi puhua
täysin erilailla parin vuoden jälkeen maihin jäänyt merimies.

Kertojien taustan selvittelyn myötä on mahdollista ymmärtää muistojen positiivinen
lataus. Yhteistä muistelijoille on heille annettu arvostettu asema muisteluhetkellä. Carl

³⁰¹ Kaukiainen 2008a, 11 & Kaukiainen 2008b, 473-474.

³⁰² Esimerkiksi Carl Julius Panelius kiittelee muistelmissaan Osmon kapteenin taloudellisuutta, mutta tuo
esille riidan, joka johtui Paneliuksen mukaan siitä, että hän toimi kapteenin mielestä liian vapaasti anta-
essaan merimieskirstun tekemisestä ylimääräiseksi jääneet puut laivan kirvesmiehelle. Panelius oli kui-
tenkin myös tokaissut kapteenille laivan muistuttava köyhäintaloa.

³⁰³ U. Peltonen 1996, 24.

³⁰⁴ U. Peltonen 1996, 249.

³⁰⁵ U. Peltonen 1996, 27.

Julius Panelius määrittelee oman arvonsa itse: hän oli merikapteeni, jonka laivalla ei tapahtunut yhtään kuolemantapausta, Turun merimieskodin ja -koulun perustaja, jonka ihmisystävällisen asenteen ja syvän uskonnollisen vakaumuksen vuoksi huonoista lähtökohdista tulevilla pojilla oli mahdollista kouluttautua laivakokeiksi. Lisäksi Panelius tuo muistelmissaan esiin, että hän toimi vastuullisissa tehtävissä mm. Norjan varakonsulina. Panelius korostaa muistelmissaan sitä, että ollessaan Osmon kapteeni henki laivan miehistön ja päällystön keskuudessa ei aina ollut niin harmoninen kuin olisi toivonut. Hän kertoo, että on muistelmia kirjoittaessaan halunnut nousta pikkuasioiden yläpuolelle ja omistaa lämpimät ajatukset sekä alipäällystölle että miehistölle, jotka olivat hänen rinnallaan kun hän täytti vastuullista tehtäväänsä Osmon kapteenina. Panelius siis myöntää sen, että hän on pyrkinyt jättämään negatiiviset asiat pois muistelmistaan. Matti Lappalaisen ja Juhani Heinosen saama arvostus tulee pääasiassa ulkopuolelta. Lappalaisen muistoja arvostetaan niin paljon, että ne halutaan saada osaksi merimuseon kokoelmia ja haastattelijana toimii itse museonjohtaja. Lappalaista arvostetaan myös harvinaisena kaphoornarina eli purjelaivalla Kap Hornin kiertäneenä merimiehenä, ja häntä on haastateltu jo ennen merimuseon haastattelua mm. Topi T. Järäisen kirjoittamaan kirjaan *Viimeinen satama - Kap Hornin kiertäjien joutsenlaulu*³⁰⁶. Juhani Heinonen saa arvostuksensa minulta: minä valitsin juuri hänet kaikista äitini merimiesveljistä kertomaan muistoistaan, jotka ovat niin tärkeitä, että käytän niitä pro gradu-tutkielmassani.

Kaikki muistoistaan kertovat merimiehet kokivat ensimmäisen merimatkinsa niin hyväksi, että halusivat jatkaa uraansa merenkulun parissa. Kiinnostavaa on, että Paneliusta ja Lappalaista ei koulunkäynti ennen merille lähtöä kiinnostanut, mutta merikoulu kylläkin. Molemmat valmistuivat aikanaan merikapteeniksi eli ylenivät laivahierarkiassa korkeimpaan mahdolliseen asemaan. Juhani Heinonen ei jatkanut merikouluun, mutta eteni pursimieheksi eli miehistön esimieheksi. Kysyessäni Heinoselta, miksi hän ei jatkanut merikouluun, hän vastasi nauraen, että *on yks paha katastrofi vähemmän*. Kysymykseeni vastasi myös Heinosen vaimo, jonka mielestä Heinosen oli turha hakea merikouluun, koska kansakoulun suorittaminenkin oli ollut hankalaa. Heinosen tausta siis oli varsin erilainen kuin Paneliuksen tai Lappalaisen, jotka olivat opiskelleet jo enemmän ennen merille lähtöä, heille eteneminen päällystöön oli ehkä edellytys merimiehen uralle. Kokemusten positiivisuuteen on vaikuttanut varmaankin se, että kaikki merimiehet etenivät urallaan korkeimpaan haluamaansa virkaan. He kaikki toimivat myöhemmin esimiehinä, joten vuosia tapahtuneen ensimmäisen merimatkan jälkeen on helpompi

³⁰⁶ Järäinen, Topi T. 2006: *Viimeinen satama - Kap Hornin kiertäjien joutsenlaulu*. Turun Sanomat, Turku.

ymmärtää miksi työ ja arki laivalla muodostuivat sellaiseksi kuin he sen nyt muistavat. Juhani Heinonen toteaaakin, että *ammattissa ei ollut kuin hyviä puolia tai vielä parempia*.

Merimiesten muistelukerronnasta nousee esiin oma kuva ja se millaisia merimiehiä he olivat tai halusivat olla. Yhteistä muistoille on se, että hyvä merimies oli reipas, ahkera eikä ikävöinyt kotiin. Hän teki raskasta työtä, mutta ei valittanut turhasta ja käyttäytyi satamissa sivistyneesti. Odotin stereotyyppistä kuvaa merimiehestä, joka viettää alkoholinhuuruista elämää satamakapakoissa paikallinen neito kainalossaan, mutta minulle kerrottiin baletin katsomisesta, nähtävyyksistä ja luontoretkestä. Alkoholia tuskin mainittiin. Matti Lappalainen kertoo, kuinka Lourenco Marquesissa eli nykyisessä Maputossa käytiin tansseissa ja juotiin hieman ilmaista viiniä, mutta mitään rähinöitä ei koskaan ollut.

Merenkulku on muuttunut tarkasteltavalla ajanjaksolla varsin paljon, mutta kokemukset merimiehenä olemisesta ja ensimmäisestä merimatkasta ovat muistelijoilla yllättävän samankaltaisia. Elämä merellä muodostui vahtivuorojen ympärille, johon satamakäynnit tarjosivat odotettua vaihtelua. Muistelijat kertovat hämmästyttävän vähän itse työstä laivalla. Odotin monipuolisempaa kuvailua laivan arjesta, mutta he kertoivatkin erikoisista sattumista ja poikkeavista tapahtumista. Haastatteluissa muistelu aloitettiin usein vastaamalla niukasti arkea käsittelevään kysymykseen, joka toi mieleen uusia, erikoisempia muistoja. Näitä tapahtumia kuvailtiin kattavasti ja yksityiskohtaisesti. Kirjoituksissa muistelmissaan Carl Julius Panelius listaa monipuolisesti laivan töitä ja vapaa-ajanviettotapoja, mutta myös hän paneutuu erityisiin tapahtumiin. Ulla-Maija Peltosen mukaan on todettu, että parhaiten yksilö muistaa sellaisia toistuvia prosesseja kuten vaikkapa jokapäiväiset työsuoritukset tai vakiintuneet vapaa-ajanviettotavat ³⁰⁷. Olen kuitenkin tullut siihen tulokseen, että vaikka muistelijat muistaisivat tarkasti arkikokemuksiaan, he kertovat mieluummin erityisistä tapahtumista ja mieleen jääneistä elämyksistä. Tämä on mielestäni muistitietoa puhtaimmillaan, sillä muistitieto kertoo vähemmän itse tapahtumista kuin niiden merkityksistä ³⁰⁸. Merimiehille erityiset tapahtumat olivat merkityksellisiä, sillä ne poikkesivat laivan tavallisesta arjesta. Muistitiedon avulla onkin mahdollista tuottaa tietoa tuntemattomista historiallisista tapahtumista ja lisätä uusia аспектеja jo tuttuihin tapahtumiin, kun syvennyttään muistelijoille tärkeisiin muistoihin ³⁰⁹.

³⁰⁷ U. Peltonen 1996, 24.

³⁰⁸ Portelli 2006, 55.

³⁰⁹ Salmi-Nikander 2006, 201.

Kansainvälinen merenkulku ja merimiesten asema ovat suhteessa yhteiskunnan kehitykseen³¹⁰. Tutkimalla mikrohistoriallisella otteella pieniä toimijoita, eli merimiehiä, eri aikakausina voidaan heidän kokemustensa kautta saada selville miten merenkulussa tapahtunut muutos on vaikuttanut merimiesten työnkuvaan. Mittakaavan ollessa tarpeeksi pieni on mahdollista saada selville entistä yksityiskohtaisempia tutkimustuloksia, esimerkiksi tiukan laivahierarkian asteittainen murentuminen tulee ymmärrettäväksi merimiesten muistoista. Kiinnostavaa olisi laajentaa tutkimus koskemaan eri aikakausina merimiehenä toimineiden koko uraa muistitiedon ja mikrohistorian avulla. Tällainen vertaileva merimiestutkimus toisi entistä monipuolisemmin hedelmällistä tietoa merimiehen ammatissa tapahtuneista muutoksista. Juhani Heinosen sanoin *Jumalalle ja merimiehelle ei mikään ole mahdotonta*, joten ehkä merimiestutkijallakin on aina tutkittavaa.

5.2. Tutkimusprosessin kriittinen arviointi

Muistitietoa lähteenä käyttäessäni minun on ollut tärkeää tiedostaa se, että muistelijat itse valikoivat mitä muistoja kertovat ja missä valossa he haluavat ne esittää. Pirjo Korkiakangas nostaa esiin Frederic Bartlettin tutkimuksen, jonka mukaan muistamisessa ihmiset valikoivat, jäsensivät ja muokkaavat muistettavaa ainesta jatkuvasti sekä koostavat menneitä tapahtumia uudelleen nykytilanteen tarpeita, asenteita ja odotuksia palvelevalla tavalla³¹¹. Kertojat muistelevat nuoruutensa merimatkaa pitkän ajan jälkeen. Pentti Renvallin mukaan tällöin muistierehdyksen mahdollisuus kasvaa ja muisteliija saattaa parannella aikaisempia kokemuksiaan sekä liittää omien havaintojensa tueksi sellaista mitä hän on kuullut muilta³¹². Kaikki muistelijat olivat tietoisia siitä, että muistot tulevat ulkopuolisten nähtäväksi. Lappalainen ja Heinonen tiesivät, että heidän haastattelunsa tullaan liittämään Rauman merimuseon kokoelmiin ja erityisesti Heinoselle oli varmaa, että hänen muistojaan käytetään pro gradu-tutkielman lähteenä. Panelius kirjoitti muistelmansa ilmiselvästi ulkopuolista, merenkulusta tietämätöntä henkilöä ajatellen. Tämä tulee esiin hänen selittävässä ja harkitussa kirjoitustavassaan. Siitä on ole varma, tarkoittiko Panelius muistelmansa ainoastaan perheen ja suvun kesken luettavaksi, mutta niiden funktio ei kuitenkaan ole olla päiväkirjamaisen yksityinen selostus hänen elämästään.

³¹⁰ Kaukiainen 2008b, 540 & Lybeck 2000, 49.

³¹¹ Korkiakangas 1996, 35.

³¹² Renvall 1965, 203-204

Muistelijoiden tietoisuus ulkopuolisesta lukijasta on omalta osaltaan varmasti vaikuttanut siihen, mitä he katsovat kertomisen arvoiseksi ja mitä he haluavat omasta elämästään ulkopuolisen tietävän. Tavoitteenani on ollut saada selville, miten merimiehet ensimmäisen merimatkansa kokivat ja miten he sen muistavat, joten en ole kokenut muistojen mahdollista kaunistelua epätotena vaan muistelijoiden arvokkaana näkökulmana menneisyyteensä. Muistitietotutkimusta lähteenä käyttävälle tutkimukselle tyypillistä onkin tuoda esiin muistelijoiden oma perspektiivi menneisyyden tapahtumiin, jolloin tutkijan tehtävänä on esittää menneisyys tai tehdä siitä tulkintoja³¹³.

Jossain määrin problemaattisena seikkana pidän minun ja Juhani Heinosen välistä sukulaisuussuhdetta. Olen varma, että asemani Heinosen nuorena sisarentyttärenä on vaikuttanut siihen, mitä hän minulle haluaa kertoa. Olen täysin erilaisessa asemassa ikäni³¹⁴ ja tutkijastatukseni vuoksi kuin esimerkiksi äitini, jolle Heinonen on kertonut varsin erilaisia muistoja elämästään merimiehenä. Ennen haastattelutilannetta tein päätöksen, että en väkisin vaadi Heinosta kertomaan asioita, joita hän ei itse halua tuoda esille. Tein tarkentavia kysymyksiä, mutta annoin haastateltavalle vapaat kädet päättää mihin ja miten hän vastaisi. Haastattelutilanteessa oli mukana myös Heinosen vaimo, jonka läsnäolo luultavasti vaikutti omalta osaltaan siihen, mitä Heinonen kertoi. Näin jälkikäteen olen pohtinut, että haastattelu olisi ollut järkevämpi tehdä siten, että paikalla olisi haastateltavan lisäksi vain haastattelija. Heinosen haastattelu ei kuitenkaan olennaisesti poikkea Paneliuksen tai Lappalaisen muistoista, hän ei kerro sen niukemmin kokemuksistaan kuin muutkaan tai liiallisesti kaunistele menneisyyttään, joten olen pitänyt Heinosen tuottamaa muistitietoa yhtä relevanttina lähteenä kuin muitakin muistelmia.

Tutkimuksen edetessä olen miettinyt olisiko minun pitänyt kolmen merimiehen lisäksi tutkia vielä useampia eri aikakausina ensimmäisen merimatkansa tehneitä merenkulkijoita, jotta merenkulussa ja merimiehen elämässä tapahtunut muutos tulisi tarkemmin esiin. Rajaamani ajanjakson puitteisiin sisältyy näet myös höyrylaivojen käyttöönotto suomalaisessa merenkulussa, vaikka en sitä tutkielmassa juurikaan käsittele. Käsittelemättä jäävät myös 1980-luvun jälkeen uransa aloittaneet merimiehet, jotka toisivat tutkimukseen arvokkaan lisän nykymerimiehen elämästä. Toisaalta mikrohistoriallisella tutkimusotteella näin laajan lähdeaineiston analysointi olisi ollut aivan liian laaja pro gradu-tasoiseksi työksi. Halusin pitää tarkasteltavan ajanjakson tarpeeksi lyhyenä, jotta voin paneutua vaadittavalla tavalla tutkimaan merimiesten muistoja ja saamaan niistä

³¹³ Fingerroos & Haanpää 2006, 28.

³¹⁴ Haastatteluhetkellä syksyllä 2015 olin 24-vuotias.

kattavan tuloksen. Olen käsittänyt useiden merimiesten kanssa keskusteltuani, että heidän muistoihinsa eivät ole olennaisesti vaikuttaneet se liikkuko alus purjeilla, höyryllä vai moottorilla. Tarkoitukseni oli myös alun perin liittää merimiesten muistot yksityiskohtaisemmin suomalaisen merenkulun kehitykseen, mutta valitettavasti se olisi laajentanut tutkimusta liian paljon määrättyyn tasoon nähden.

Olen pohtinut sitä, että olisiko merimiesten ensireissujen pitänyt olla samankaltaisia suhteessa toisiinsa. Tällä tarkoitan sitä, että olisiko matkojen keston ja määränpäiden suurpiirteinen yhtäläisyys luoneet selkeämmän kontekstin sille, mitä merimiehet ensimmäiseltä merimatkaltaan muistelevat. Paneliuksen ja Lappalaisen pitkät ensireissut valtamerillä voi tiukemmin liittää toisiinsa kuin Heinosen Itämerellä tapahtuneen muutaman kuukauden merimatkan. Heinosen aikana valtameripurjehdus oli kuitenkin paljon harvinaisempaa, joten sellaisen ensimmäisen merimatkan muistelu olisi jyrkempi poikkeus aikansa tyypillisestä kokemuksesta, joskin Paneliuksen ja Lappalaisen aikana oli myös lyhyempiä merimatkoja³¹⁵. Toisaalta merimiesten muistot eivät niin oleellisesti liity eri merialueisiin ja maihin, että niiden erilaisuus vaikuttaisi ratkaisevasti tutkimustuloksiin. Mielestäni tutkielma on onnistunut tavoitteessaan valottaa merimiesten elämää ensimmäisellä merimatallaan. Tutkijan tulee kuitenkin muistaa, että elämän eläminen ja elämän tutkiminen ovat eri asioita, jolloin tutkimuksen on ainoastaan mahdollista omaksua elämästä vain tiettyjä piirteitä, ääri viivoja ja rakenteita³¹⁶.

³¹⁵ Aho 2016b, henkilökohtainen tiedonanto.

³¹⁶ Heikkinen 1993, 41.

Lähteet

Haastattelut

Heinonen, Juhani 19.8.2015: haastattelijä Pauliina Paajanen. Äänitallenne ja litteraatio kirjoittajan hallussa.

Lappalainen, Matti 30.3.2007: haastattelijä Hannu Vartiainen. Äänitallenne ja litteraatio Rauman merimuseo.

Lappalainen, Matti 25.10.2007: haastattelijä Hannu Vartiainen. Äänitallenne ja litteraatio Rauman merimuseo.

Muistelmat

Heinonen, Juhani (ei päivämäärää): *Käsin kirjoitetut muistelmat merimiehen urasta*. Muistelmat kirjoittajan hallussa.

Panelius, Carl Julius (ei päivämäärää): *Memoarer*. Rauman merimuseo.

Tutkimuskirjallisuus

Aho, Mikko 2016a: Henkilökohtainen tiedonanto 11.5.2016, amanuenssi Mikko Aho, Rauman merimuseo. Sähköposti kirjoittajan hallussa.

Aho, Mikko 2016b: Henkilökohtainen tiedonanto 25.5.2016, amanuenssi Mikko Aho, Rauman merimuseo. Sähköposti kirjoittajan hallussa.

Aho, Mikko 2016c: Henkilökohtainen tiedonanto 24.4.2016, amanuenssi Mikko Aho, Rauman merimuseo. Sähköposti kirjoittajan hallussa.

Ammattinetti 2016a: *Meriliikenne*. TE-palvelut.

<http://www.ammattinetti.fi/ammattialat/detail/5/102_ammattiala.jsessionid=FB6D8D9E7188CC4250E22E05B47A6FFF?print=true> [19.5.2016]

Ammattinetti 2016b: *Laivakokki*. TE-palvelut.

<http://www.ammattinetti.fi/ammattit/detail/623_ammatti> [19.5.2016]

Arola, Anni 2003: *Myötäilyä ja jälkiviisasta kritiikkiä - I.M. Maiskin muistelmat 1920-40-lukujen neuvostoulkopolitiikan tulkkina*. Pro gradu-tutkielma, Suomen historia. Jyväskylän yliopisto.

<<https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/12056/G0000251.pdf?sequence=1>> [18.5.2016]

Gerstenberger, Heide 2008: Odotuksia ja pettymyksiä - Merimiesten satamakäyntien historiasta. – Mäenpää, Sari & Aartomaa, Johanna & Malinen, Ismo (toim.), *Täkillä, koneessa, byssassa - Merenkulkijan elämää ennen ja nyt. Nautica Fennica 2007-2008*. Museovirasto, Helsinki.

Ginzburg, Carlo 1996: *Johtolankoja. Kirjoituksia mikrohistoriasta ja historiallisesta metodista*. Gaudeamus, Helsinki.

Ekko, Timo 1992: Purjealustyypit. *Praaki 23.4.1992*. Satakunnan Merihistorian Seuran julkaisu nr: 2, Pori.

Fingerroos, Outi 2000: Minä, siirtokarjalaiset ja menneet muistot - Kuolema ongelmana ja toimintakompleksina. *Elore 2/2000*. Suomen Kansantietoutentutkijain Seura ry, Joensuu. <http://www.elore.fi/arkisto/2_00/fin200.html> [11.5.2016]

Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina 2006: Muistitietotutkimuksen ydinkysymyksiä. – Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus – Metodologisia kysymyksiä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Elomaa, Hanna 2001: Mikrohistoria johtolankojen jäljillä. – Immonen, Kari & Leskelä-Kärki, Maarit (toim.), *Kulttuurihistoria – Johdatus tutkimukseen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Haanpää, Riina 2005: Velisurmasta suvun muistoksi. *Elore 1/2005*. Suomen Kansantietoutentutkijain Seura ry. <http://www.elore.fi/arkisto/1_05/haa1_05.pdf> [11.5.2016]

Heikkinen, Antero 1993: *Ihminen historian rakenteissa – Mikrohistorian näkökulma menneisyyteen*. Yliopistopaino, Helsinki.

JNS-Uutiset 2/2010: *Matti Lappalainen in memoriam*.

<http://www.johnnurmisen-saatio.fi/wp-content/uploads/sites/9/2014/09/JNS_Uutiset_0210.pdf> [12.2.2016]

Järäinen, Topi 2006: *Viimeinen satama - Kap Hornin kiertäjien joutsenlaulu*. Turun Sanomat, Turku.

Kalela, Jorma 2006: Muistitiedon näkökulma historiaan. – Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus – Metodologisia kysymyksiä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Karkama, Markku 1999: *Merille kouluun - Meripalvelus ja koululaivat kansipäälystön koulutuksessa vuodesta 1874 toiseen maailmansotaan*. Turun yliopisto, Turku.

Kaukiainen, Yrjö 1998: *Laiva Toivo, Oulu*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kaukiainen, Yrjö 2008a: Suomalaisen merimiehen kolme vuosisataa. – Mäenpää, Sari & Aartomaa, Johanna & Malinen, Ismo (toim.), *Täkillä, koneessa, byssassa - Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. *Nautica Fennica 2007-2008*. Museovirasto, Helsinki.

Kaukiainen, Yrjö 2008b: *Ulos maailmaan! – Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Karjalainen, Mira 2008: Elämää pönttölaivoilla. – Mäenpää, Sari & Aartomaa, Johanna & Malinen, Ismo (toim.), *Täkillä, koneessa, byssassa - Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. *Nautica Fennica 2007-2008*. Museovirasto, Helsinki.

Kivimäki, Outi 2010: ”Osmo-muistomerkki (...) tulee tekemään Suomen meren ja sen miehet likeisiksi Suomen kansalle” - *Fregatti Osmon museointihankkeen lähtökohdat, argumentit ja toimintatavat vuosina 1928–1931*. Pro gradu-tutkielma, kulttuuriperinnön tutkimus. Turun yliopisto.

Korkiakangas, Pirjo 1996: *Muistoista rakentuva lapsuus. Agraarinen perintö lapsuuden työnteon ja leikkien muistelussa*. Suomen muinaismuistoyhdistys: Kansatieteellinen arkisto 42, Helsinki.

Lybeck, Jari 2000: ”Nyrkki on lyhennetty meriläki” – Hierarkia, kuri ja karkaaminen purjelaivoilla 1800-luvun jälkipuoliskolla. – Oittinen, Riitta & Rahikainen, Marjatta (toim.), *Keulakuvia ja peränpitäjiä*. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki.

Lybeck, Jari 2008: Rauman merimieshuone 1844-1937. – Kivimäki, Outi & Sallinen, Susanna & Vartiainen, Hannu (toim.), *Merenkulkuperinnettä Pröttikarvialta Ämpärpöriin*. Rauman merimuseo, Rauma.

Lybeck, Jari 2012: *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Rauman merimuseo, Rauma.

Meriliitto 2016a: *Merikapteeni*. Meriliitto - Sjöfartsförbundet ry, Suomen merellisten intressipiirin yhteistyöfoorumi. <http://www.meriliitto.fi/?page_id=64> [19.5.2016]

Meriliitto 2016b: *Talousesimies/stuertti*. Meriliitto - Sjöfartsförbundet ry, Suomen merellisten intressipiirin yhteistyöfoorumi. <http://www.meriliitto.fi/?page_id=64> [19.5.2016]

Mikkola, Jukka 2001-2016a: Esipuhe. *Suurten purjelaivojen bibliografia*. <http://www.kolumbus.fi/jamikko/Purjelaivat_esipuhe.htm> [13.5.2016]

Mikkola, Jukka 2001-2016b: Moshulu. *Suurten purjelaivojen bibliografia*. <http://www.kolumbus.fi/jamikko/Purjelaivat_Moshulu.htm> [13.5.2016]

- Moshulu (ei päiväystä): *History*. <<http://www.moshulu.com/history.html>> [11.5.2016]
- Mäenpää, Sari 2008: Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalaivaliikenteen kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien. – Mäenpää, Sari & Aartomaa, Johanna & Malinen, Ismo (toim.), *Täkillä, koneessa, byssassa - Merenkulkijan elämää ennen ja nyt. Nautica Fennica 2007-2008*. Museovirasto, Helsinki.
- Ojala, Jari (ei päiväystä): *Suomalainen kauppamerenkulku purjeiden aikakaudella*. <<http://www.genealogia.fi/hakem/merimiehet/artikkeli2s.htm>> [13.5.2016]
- Ollila, Anne 2010: *Kirjoituksia kulttuurista, sukupuolesta ja historiasta*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Parkkonen, Tero 2008: *Kansakoululaitoksen perustaminen 1800-luvun puolivälistä 1900-luvun loppuun - Kuntakokouksen suhtautuminen kansakoulukysymykseen tasa-arvon ja alueellisuuden kannalta*. Pro gradu - tutkielma, Suomen historia. Jyväskylän yliopisto.
<https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/18807/URN_NBN_fi_jyu-200808125645.pdf?sequence=1> [18.5.2016]
- Peltonen, Matti 1999: *Mikrohistoriasta*. Gaudeamus, Helsinki.
- Peltonen, Ulla-Maija 1996: *Punakapinan muistot - Tutkimus työväen muistelukerronnan muotoutumisesta vuoden 1918 jälkeen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Perinteentutkimuksen terminologia 2003–2004*. Helsingin yliopisto: Folkloristiikan laitoksen julkaisuja. <<http://www.helsinki.fi/folkloristiikka/opiskelu/terminologia.htm>> [11.5.2016]
- Portelli, Alessandro 2006: Mikä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen? – Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus – Metodologisia kysymyksiä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Pärssinen, Tapani 1976: *Merimiesten psyykinen hyvinvointi*. Merimieseläkekassa, Helsinki.
- Pöysä, Jyrki 2006: Kilpikirjoitukset muistitietotutkimuksessa. – Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus – Metodologisia kysymyksiä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Renvall, Pentti 1965: *Nykyajan historiantutkimus*. WSOY, Helsinki.
- Rosenström, Marika 1996: *Fartyget, himlen och havet - Verklighetsuppfattningen bland sjöman i långfart under segelsjöfartens sista era*. Svenska litteratursällskapet i Finland, Helsingfors.
- Ruotsala, Helena 2002: *Muuttuvat Palkiset. Elo, työ ja ympäristö Kittilän Kyrön paliskunnassa ja Kuolan Luujärven poronhoitokollektiiveissa vuosina 1930–1995*. Suomen muinaismuistoyhdistys: Kansatieteellinen arkisto 49, Helsinki.

Ruotsalainen, Jari 2014: ”Yks ja ainoa hautaan saakka” - Merimiestatuoinnin ritualistiset ja sosiaaliset ulottuvuudet muistelukerronnassa. *Elore 1/2014*. Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura ry. <http://www.elore.fi/arkisto/1_14/ruotsalainen.pdf> [1.4.2016]

Salmi-Nikander, Kirsti 2006: Tapahtuma, kokemus ja kerronta – Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus – Metodologiaa kysymyksiä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Suomen kauppalaivastotietokanta 2016: *Laivakortti #1228*. Suomen merimuseo. <<http://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=1228&lang=fi>> [28.5.2016]

SuomiSanakirja.fi 2015: SuomiSanakirja.fi, Helsinki. <<http://www.suomisanakirja.fi/merimies>> [11.5.2016]

Talasmäki, Hanna 2006: *Nykyajan suomalainen merimiesyhteisö - antropologinen yhteisötutkimus rahtialus M/S Eiran merimiesyhteisöstä*. Pro gradu-tutkielma, etnologia/kulttuuriantropologia Jyväskylän yliopisto. <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/8058/URN_NBN_fi_jyu-2006548.pdf?sequence=1> [18.5.2016]

Tikka, Marko 2002: Valhe, emävalhe, muistitieto, asiakirja? Historiantutkijan näkemys arkistoaineistojen, erityisesti muistitiedon käytön eettisistä ongelmista ja asiaan liittyviä kokemuksia. *Elore 2/2002*. Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura ry., Joensuu. <http://www.elore.fi/arkisto/2_02/tik202.html> [28.5.2016]

Tilastokeskus (ei päiväystä): 835 *Kansimiehistö ym. vesiliikenteen työntekijät*. <<http://www.stat.fi/meta/luokitukset/ammatti/001-2010/835.html>> [19.5.2016]

Tilastokeskus 2007: *Koulutus Suomessa - Yhä enemmän ja yhä useammalle*. <<http://www.stat.fi/tup/suomi90/marraskuu.html>> [2.3.2016]

Tuomi, Anna 2008: Kun elämä on odotusta. – Kivimäki, Outi & Sallinen, Susanna & Vartiainen, Hannu (toim.), *Merenkulkuperinnettä Pröttikarvialta Ämpärporiin*. Rauman merimuseo, Rauma.

Vahtoranta, Johannes 2015: *Vaikea vaikuttaminen: Meriliikenteen katkeamattomuus tankkerisodassa*. Pro gradu-tutkielma, merisotalinja. Maanpuolustuskorkeakoulu.

Vartiainen, Hannu 2010: *Käsikirjoitus Matti Lappalaisen julkaistavaa muistokirjoitusta varten*. Rauman merimuseo.

Vesillä - elämää ja historiaa (ei päiväystä). Suomen Tammi (Museoviraston, Opetushallituksen ja ympäristöministeriön yhteinen kulttuuriperintöopetuksen kehittämisverkosto vuosille 2005-2008). <<http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/vesi/>> [13.5.2016].

Weibust, Knut 1976: *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. Nordiska museet, Stockholm.

Wikipedia 2015: *Donkey-mies*. <<https://fi.wikipedia.org/wiki/Donkey-mies>>
[19.5.2016]

Liitteet

Liite 1



Carl Julius Panelius ja hänen vaimonsa Aina sekä Osmon miehistö Lontoossa. Kuvan ottamisajankohta ei ole selvillä. Kuva: Rauman merimuseo



Parkki Osmo 1900-luvulla. Kuva: Rauman merimuseo

Liite 2

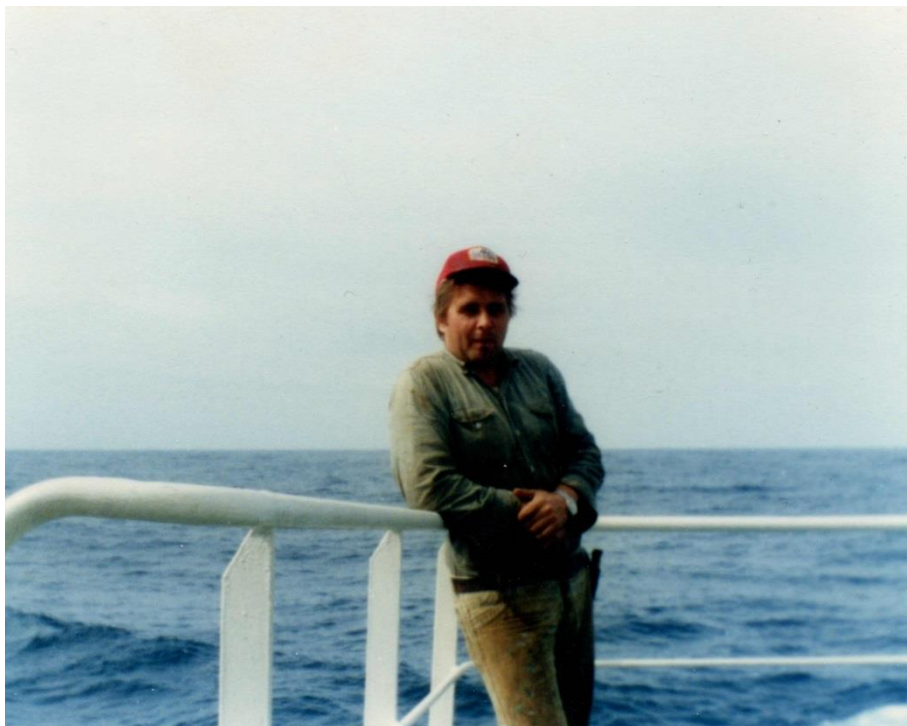


Matti Lappalainen isomaston huipussa Uuraan satamassa syyskuussa 1937. Kuva: Rauman merimuseo



Moshulu tulossa Belfastiin syksyllä 1938. Kuva: Rauman merimuseo

Liite 3



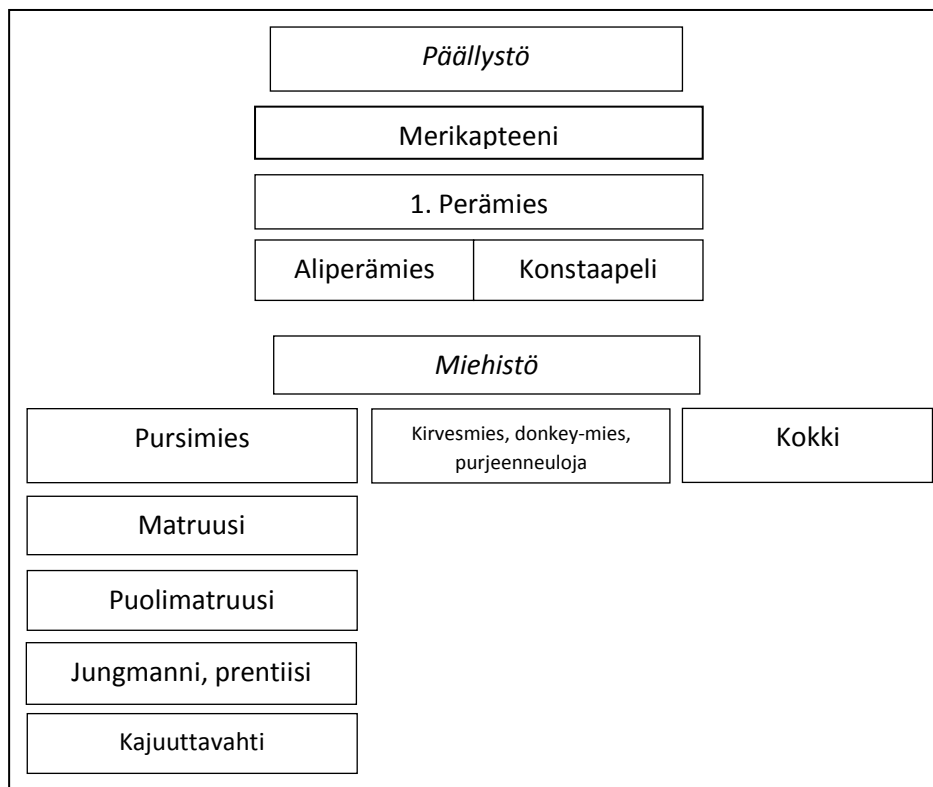
Juhani Heinonen 1980-luvulla Atlantin valtamerellä. Kuva: Juhani Heinosen kotialbumi



M/S Kannas. Kuvan ottamisajankohta ei ole selvillä. Kuva: Juhani Heinosen kotialbumi

Liite 4

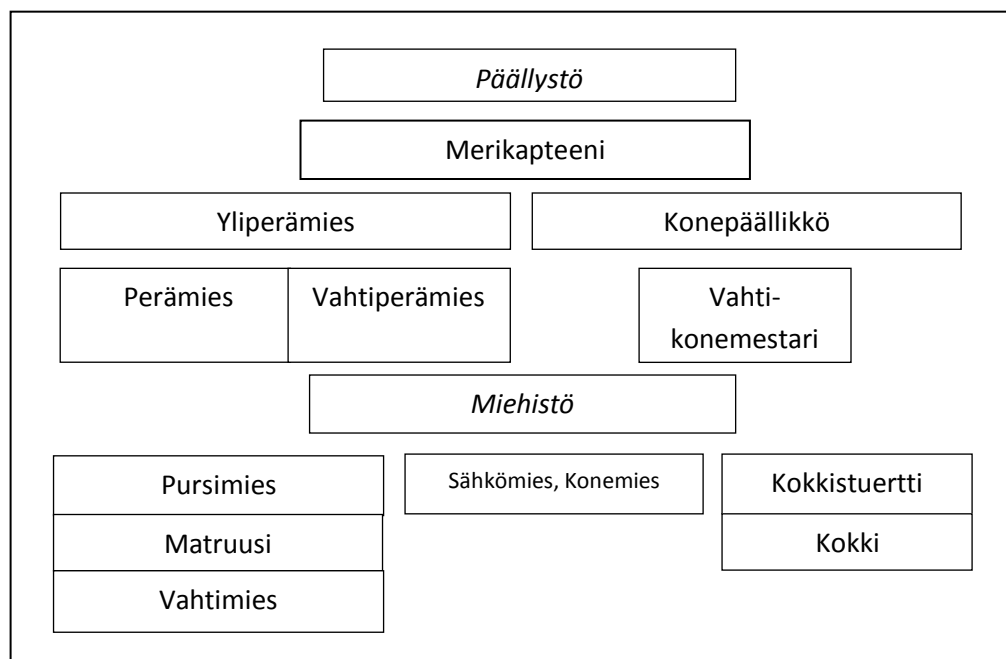
Selvitys purjelaivan ja nykyaikaisen rahtilaivan miehistöstä, heidän tehtävistään ja laivahierarkiasta.



Esimerkki purjelaivan miehistöstä.

Merikapteeni vastasi viime kädessä kaikesta laivalla. Hänen tuli tuntea kaikki laivan työt, vaikka ei niihin yleensä osallistunutkaan. *Ensimmäinen perämies* oli kapteenin lähin mies ja hänellä tuli olla sellainen pätevyys, että hän pystyi astumaan tarvittaessa kapteenin tilalle. Hänen tehtävänään oli huolehtia laivasta ja lastista. *Aliperämiehellä* tuli olla perämiehen tutkinto pitkillä matkoilla, mutta hän oli kokemattomampi kuin ensimmäinen perämies. Hänen tehtäviinsä kuului johtaa miehiä laivatöissä ensimmäisen perämiehen alaisena. *Konstaapeli* oli yleensä laajempaa koulusivistystä saanut, mutta vähemmän merikokemusta omaava henkilö, joka tähtäsi merikouluun. Hänen tehtäviinsä kuului mm. huolehtia proviantista ja sen jakamisesta. *Pursimies* eli *puosu* toimi miehistön esimiehenä. Hän oli tavallisesti kokenein matruusi, jonka työtehtäviin kuului erityistä taitoa ja kokemusta vaativat asiat. *Puosu* kuului styyrpuurin vahtiin. *Kirvesmiehen* tehtäviin kuului kaikki laivalla esiintyvät tilkitsemis- ja kirvesmiehentyöt. Jos kirvesmies osallistui vahteihin, hän kuului paapuurin vahtiin. *Donkey-mies* oli konepuolen työnjohtaja eikä osallistunut vahteihin, vaan oli ns. päivämies. Hänen tehtäviinsä kuului mm. huolehtia höyryllä toimivasta donkey-kattilasta. *Purjeenneuloja* toimi päivämiehe-

nä ja vastasi aluksen purjeiden huollosta. *Kokki* valmisti ruoan ja siivosi skanssin. *Matruusilla* oli paljon merenkulun kokemusta ja hänen tuli kyetä tekemään kaikkia merimies- ja takilatöitä. *Puolimatruusilla* oli vielä vähän merikokemusta, mutta hän pystyi mm. ottamaan osaa takilan hoitoon. *Jungmanni* oli tavallisesti tehnyt yhden tai kaksi matkaa, mutta osallistui töihin kokeneempien valvonnassa. *Apprentice* eli *prentiisi* oli nuori päällystöharjoittelija, joka käytännössä teki samoja töitä kuin jungmanni, mutta saattoi saada myös merenkulunopetusta. *Kajuuttavahti* toimi palvelijana kajuutassa sekä toimitti kapteenin asioita, hän osallistui melko vähän varsinaisiin laivan töihin.³¹⁷



Esimerkki nykyaikaisen rahtilaivan miehistöstä.

Merikapteeni toimii aluksen päällikkönä ja vastaa kaikesta laivatoiminnasta. *Yliperämiehen* tehtäviin kuuluu laivan sisäisen toiminnan suunnittelu ja operatiivinen johtaminen. *Perämies* vastaa aluksen navigoinnista ja meriradioliikenteestä. *Konepäällikön* tehtäviin kuuluu huolehtia aluksen koneistosta ja niiden toiminnasta. *Vahtikonemestari* on konehuoneen päivystävä vahtipäällikkö, joka vastaa koneiden huollosta ja korjauksista. *Pursimies* eli *puosu* on miehistön esimies. *Konemiehen* tehtäviin kuuluu laivan koneiston ja laitteiston korjaus- ja huoltotyöt. *Laivasähköasentaja* vastaa laivan sähkön- tuotantojärjestelmästä ja sen hoitamisesta. *Kokkistuertti* toimii laivan talousesimiehenä. *Matruusin* tehtäviä ovat mm. ruorinpito ja tähystäminen. *Kokki* vastaa aluksen ruoanlai-

³¹⁷ Karkama 1999, 11-15 & Lybeck 2012, 155-157 & Wikipedia 2015

tosta ja keittiötilojen puhtaanapidosta. *Vahtimiehenä* aloitetaan merimiehen ammatti. Hänen vastuullaan on yksinkertaisimmat merimiestyöt.³¹⁸

³¹⁸ Ammattinetti 2016a & Ammattinetti 2016b & Meriliitto 2016.